Agrément/Habilitation

N° HA-2022 19MESRI/ANAQ-SUP/SE/DIPriv/nmf

DEPARTEMENT : Institut MERCURE

SPECIALITE : Gestion

MEMOIRE

Présenté par :

Aissata BARRY, Mamadou DIALLO et Mbaye GAYE

Pour l'obtention du diplôme de

Licence Professionnelle Finance Comptabilité

Sujet :

LANCEMENT DU TER : QUELLE RENTABILITE POUR LES USAGERS ?

Soutenu à Dakar le 05/07/2022 devant le jury composé de :

Président du jury : Paul Malick MANE	**Docteur en économie**	**SUPDECO**
Encadreur : M. Chris Gaël MALONGA	**Intervenant en finance**	**SUPDECO**
Membre : Paul Honoré HOUEDANOU SENOUNA	**Intervenant en comptabilité**	**SUPDECO**
Membre : Pape Moussa NDOUR	**Doctorant en droit**	**SUPDECO**

Année 2020-2021

DEDICACE

Nous dédions ce travail :

- ✓ **A tous nos parents**
- ✓ **A nos professeurs**
- ✓ **A nos camarades de promotion**

REMERCIEMENTS

Avant de commencer ce mémoire, nous profitons de l'occasion pour remercier du fond du cœur toute personne ayant contribué de près ou de loin à la réalisation de ce travail.

Nous tenons à exprimer notre profonde reconnaissance à M. Chris Gaël MALONGA professeur encadrant pour son soutien et pour son aide, il nous a guidés, critiqué, fait des suggestions. Ses encouragements permanent et son dynamisme organisateur nous a énormément facilité la tâche.

Nous remercions Mme Minetou Diouf responsable CDI pour sa disponibilité et son aide et sa courtoisie. Sans oublier Mr Thierno Amadou Ngom pour son accompagnement pendant ces trois ans au sein du groupe Sup de CO.

En fin nous voudrons remercier nos familles, nos promotionnaires et nos amis, pour leur soutien inconditionnel.

SOMMAIRE

DEDICACE i
REMERCIEMENTS ii
SIGLES ET ABREVIATIONS v
INTRODUCTION 1
PREMIER PARTIE : CADRE THEORIQUE ET REVUE DE LITTERATURE 3
CHAPITRE 1 : CADRE THEORIQUE 4
CHAPITRE 2 : REVUE DE LITTERATURE ET CADRE CONCEPTUEL 9
PARTIE 2 : CADRES METHODOLOGIQUE ET ANALYTIQUE 23
CHAPITRE 1 : METHODOLOGIE 24
CHAPITRE 2 : CADRE ANALYTIQUE 37
CONCLUSION GENERALE 48
BIBLIOGRAPHIE vii
ANNEXES ix
TABLE DES MATIERES xiii

LISTE DES GRAPHIQUES

Graphique 1 : Répartition des utilisateurs du TER par sexe 37
Graphique 2Répartition des utilisateurs du ter par tranche d'âge 38
Graphique 3Répartition Par catégorie d'activité socio-professionnel 38
Graphique 4 : Choix du TER 39
Graphique 5 : Degré de satisfaction 40
Graphique 6 : Répartition Economique des Usagers du Ter 40
Graphique 7 : Répartition par Gain de Temps 41
Graphique 8 : Aspect Confort du TER 41
Graphique 9 : Autres facteurs d'attractions du TER 42
Graphique 10 : Prix par rapport à la zone 1 42
Graphique 11 : Prix par rapport à la zone 2 43
Graphique 12 : Prix par rapport à la zone 3 44
Graphique 13 : Fréquence de l'utilisation du TER 44
Graphique 14Répartition par Pouvoir d'Achat des usagers 45

SIGLES ET ABREVIATIONS

AFD	Agence Française de Développement
AIBD	Aéroport International Blaise Diagne
AMO	Assistance à Maîtrise d'Ouvrage
APIX	Agence Nationale pour la Promotion de l'Investissement et des Grands Travaux
APS	Avant-Projet Sommaire
BAD	Banque Africaine de Développement
BFR	Besoin en Fonds de Roulement
BFRE	Besoin en Fonds de Roulement d'Exploitation
BID	Banque Islamique de Développement
BRT	Bus Rapide Transite
CETUD	Conseil Exécutif des Transports Urbaines de Dakar
CI	Capitaux Investis
CICAD	Centre International de Conférence Abdou DIOUF
EBE	Excèdent Brut d'Exploitation
ERTMS	European Rail Traffic Management System
ES	Emplois Stables
FMI	Fonds Monétaire International
GETRAN	La Générale de Travaux Publics et Négoce
MEDAF	Model d'Evaluation des Actifs Financiers
PAP	Plan d'Action Prioritaire
PAR	Plan d'Action Réinstallation
PMR	Personne à mobilité Réduite
PPP	Partenariat Public-Privé
PSE	Plan Sénégal Emergent
PTB	Petit Train de Banlieue
RATP	La Régie Autonome des Transports Parisiens
RE	Résultat d'Exploitation
SETEC	Société d'Etudes Techniques et Economiques
SETER	Société d'Exploitation du Ter de Dakar
SIVE	Système d'Information Voyageurs Embarqué

SNCF	Société Nationale des Chemins de Fer
SYSTRA	Système de Transport
TER	Train Express Régional
TGV	Train à Grande Vitesse
VU	Voiries Urbaines

INTRODUCTION

Le transport un moyen essentiel de croissance, de lutte contre la pauvreté et le développement humain durable. Il joue un rôle fondamental parce qu'il influant dans toutes les facettes de l'économie, notamment sur la mobilité de la main d'œuvre et l'environnement.

Le fait urbain est une donnée prépondérante dans la société sénégalaise. Caractérisé par sa vitalité démographique mais aussi par la mobilité interne et externe de sa population. Le pays en plein transition urbaine, connait une forte croissance de sa population Dakar, étant sa capitale est la région la plus urbanisée, avec 3 800 0000 habitants en 2020 (Wikipédia), elle regroupe près de 80% des activités économiques et industrielles nationales. Mais l'offre de transport à Dakar est basée essentiellement sur des véhicules motorisés comme les bus Dakar Dem Dikk, les bus TaTa, les cars rapides « Ndiaga Ndiaye », Taxi…Les déplacements se font de façon pendulaire, le plateau et la communauté de Dakar demeurent le centre des affaires, les autres collectivités de l'agglomération jouent le rôle de dortoirs.

Transports Devant cette situation, la région se trouve toujours confrontée à plusieurs défis dans le domaine de la mobilité et de la gestion des infrastructures de transport routier car cette hausse continuelle de l'urbanisme n'est pas amortie par un développement adéquat des infrastructures de transport. Le transport en commun supporte l'essentielle des déplacements, l'offre de transport est largement inférieure à la demande toujours en hausse. Cette situation de surcharge fait que les publics sont bondés aux heures de pointes et les règles d'hygiène laissent souvent à désirer.

C'est dans ce contexte que le Train Express Régional a été mis en service qui est l'un des projets phares du Plan Sénégal Emergent (PSE) initiés par le Président de la République, Son Excellence Monsieur Macky Sall. Le TER aidera donc à résoudre les désagréments liés à cette concentration excessive de l'activité économique, de la démographie et du trafic routier, et permettra un accès plus aisé des habitants des zones périphériques vers les emplois du centre-ville, engendrant un effet positif sur l'économie du bassin dakarois. La garantie des temps de parcours, le niveau de confort et de sécurité escomptés permettront de répondre favorablement, à l'augmentation de la demande de déplacements et au report modal dans une agglomération qui gagne 150 000 habitants annuellement.

Le projet TER Dakar-Diamniadio vise à doter l'agglomération de Dakar d'un système ferroviaire de transport de masse rapide, moderne et capacitaire avec pour objectif dans sa 1re phase de desservir la banlieue sur 38 km de la gare centrale de Dakar à la future ville nouvelle de Diamniadio. Une extension permettant de relier l'aéroport

international de Blaise Diagne (AIBD) en 45 minutes est programmée dans une 2e phase (19 km supplémentaires).

Le projet consiste à :

- ✓ Doubler la voie à écartement standard.
- ✓ Renouveler la voie métrique existante sur l'emprise ferroviaire actuelle du Petit Train de Banlieue (PTB).
- ✓ Électrifier des voies de TER.

Acquérir du matériel roulant bi-mode (électrique et diesel) : alimentation électrique, vitesse de pointe de 160 km/h, fréquence de desserte : 10 minutes (6 trains par heure en unité double).

En revanche, dans certains secteurs, la circulation est tellement dense qu'elle constitue une entrave à la mobilité des biens et des personnes occasionnant des nombreuses congestions et pertes de temps considérables. Compte tenu de la croissance de la population, et si aucune amélioration majeure n'est apportée au réseau, le temps de parcours augmentera de 50% d'ici une quinzaine d'année pour atteindre plus de 90%. Face à ces situations, les gens utilisent de plus en plus le TER pour plus de mobilité. Synonyme de liberté et de déplacements rapides dans la ville de Dakar où la circulation est saturée, Les raisons qui sont à l'origine de ce choix au lieu d'une voiture sont la facilité de circuler et de stationner. Ceci nous amène à se poser une interrogation :

Comment peut-on apprécier la rentabilité du TER vis à vis des usagers ?

Le travail de recherche s'articule autour de deux parties : Dans la première partie qui s'intitule *cadre théorique*, Ensuite, il s'agira d'éclairer les concepts essentiels dans cette perspective et enfin, poser les hypothèses et les indicateurs qui permettront de confirmer ou d'infirmer les hypothèses. La deuxième partie sera consacrée à la méthodologie. Elle consistera à une présentation du cadre de l'étude et offrira un aperçu exhaustif de la démarche adoptée pour aboutir aux résultats de l'analyse des résultats et les recommandations. Elle débouchera sur des recommandations visant à proposer des solutions aux problèmes des usagers du TER.

PREMIER PARTIE : CADRE THEORIQUE ET REVUE DE LITTERATURE

CHAPITRE 1 : CADRE THEORIQUE

1.1. Contexte et problématique

1.1.1 Contexte

Le système de transport collectif actuel dans Dakar est constitué de Bus de Cars Rapides, de Taxi et du Petit Train de Banlieue (PTB). Ce système ne permettra pas de répondre de manière satisfaisante aux besoins des déplacements estimés à 124000 passagers en heure de pointe du matin à Dakar. Aussi le projet retenu par le Gouvernement est de substituer aux PTB le futur Train Express Régional (TER) pour assurer, à travers une desserte omnibus et éventuellement semi-directe, la desserte de la grande banlieue de Dakar.

Ce projet devra être articulé avec le projet de ligne de Bus Rapide Transite (BRT) et les autres modes de transports collectifs existants. L'objectif est de contribuer au réaménagement et rééquilibrage de l'espace urbain dans le capital en vue de l'atteinte du niveau de croissance du PIB tel que définie dans le Plan Sénégal Emergeant (PSE).

Le pèsent projet figure dans le Plan d'Action Prioritaire (PAP 2014 -2018) du PSE. Sur le Plan Sectoriel le projet permettra d'augmenter et de diversifier l'offre de transport collectif afin de répondre aux besoins de déplacement générés par la forte croissance urbaine de Dakar et d'accroitre, avec un minimum d'effets sur l'environnement, le niveau de service du transport collectif.

Le Ter aidera donc à résoudre les désagréments liés à cette concentration excessive de l'activité économique de la démographie et du trafic routier, et permettra un accès plus aisé des habitants des zones périphériques vers les emplois du centre-ville, engendrant un effet positif sur l'économie du bassin dakarois.

1.1.2. Problématique et questions de recherche

Malgré les multiples avantages que le Ter apporte aux usagers, nous constatons que ces derniers rencontrent beaucoup de difficultés tels que l'accès à l'intérieur du Train, la cherté des tarifs pour certains usagers et la validation des tickets.

Nombreux usagers déplorent l'abonnement du Ter n'offre aucun avantage aux passagers, car ceux qui viennent pour se payer un ticket ont accès aux quais avant les abonnés ; seuls les abonnés de la première classe ont un avantage direct. L'organisation pour l'accès à l'intérieur du Train reste à désirer car les usagers sont soumis à de nombreux queues : l'une à l'entrée de

la gare, la suivante à la validation des titres de transport (tickets, cartes) et la dernière à l'entrée du quai.

Une fois que le ticket en poche, se pose l'équation de trouver une place à bord du Ter. Pour cela, les passagers se bousculent, d'autre courent, pour avoir de la place assise. A l'intérieur du train, il n'y a pas d'attaches ou barres permettant aux dizaines voire centaines de passagers debout de tenir, en s'y grippant, pour éviter de tomber ou perdre l'équilibre à cause des secousses et balancements au niveau des virages ; certains même ont des vertiges vu la grande affluence.

Une fois au premier arrêt, qui est la gare de Colobane, la galère augmente, il n'y a plus de places pour les passagers de cette gare ainsi que celle de Hann. Parfois il est même difficile de fermer les portes, tellement les passagers se trouvent entassés (en surnombre) dans les wagons.

Les tarifs du TER sont un peu élevés pour certaines catégories socio-professionnelles comparer aux autres moyens de transports ce qui entraine une diminution du pouvoir d'achat.

La restructuration a empoté des quartiers et occasionné un grand mouvement de déplacement humain. C'est le cas dans la commune de Thiaroye où le projet a traversé 11 quartiers. Dans le Grand Thiaroye, nous avions 34 quartiers traditionnels et en 1996, à la faveur de la loi 96.06 le découpage avait amputé Thiaroye Gare de plus de 20 quartiers. Le village de Thiaroye Gare qui était composé de 34 quartiers se retrouve avec 11 quartiers.

Sur le plan économique une grande partie du marché sous régional de Thiaroye est impacté. Le « market » est lieu de vente à la sauvette de marchandises et autres produits de seconde main, en occasion, y compris de recel de produits volés ailleurs, les marchands ambulants qui déambulent avec leurs produits en main ou sur la tête dans les rues du market qui grouillaient de monde. Dés fois il faut jouer des coudes pour se faire une place ou se frayer un passage et tendre grandement l'oreille pour entendre son interlocuteur à cause du grand brouhaha qui y règne. Chacun cherche à écouler sa marchandise ; soit un pantalon, une chemise, soient des portables, postes radios, entre autres marchandises. On dit que tout se vend au « market », voire obtenir une lobe d'oreille d'humain. C'est un marché occasionnel « créé » sur les rails où les populations se rendaient pour avoir un matériel en occasion et à moindre coût.

Mais, avec les travaux du TER, ce marché d'occasion a disparu de la carte. Les marchands qui le squattaient, avaient continué de fréquenter les abords du TER ; mais l'autorité administrative les repoussait tout le temps, avec l'aide des Forces de l'ordre. Ils ont tenu des points de presse pour exiger un lieu où exercer leurs petits commerces, en vain. Finalement le market a disparu.

La mise en circulation du Ter prévue ce 27 décembre après moult reports risque de buter sur l'opposition de ses impactés. Ces derniers, qui disent souffrir d'une mauvaise gestion et diligence de leurs dossiers, promettent d'agir pour empêcher la mise en exploitation de ce Ter. « Je le dis clairement, pour cette deuxième phase, on constate de l'amateurisme, du manque de sérieux envers les impactés. Nous sommes sans nouvelles des autorités en charge de ce projet depuis longtemps. Et ce silence ne cesse de nous inquiéter. Nous voulons être édifiés sur notre sort, suite au recensement des enquêteurs de l'APIX et de l'ANSD », a protesté le coordonnateur des impactés du TER, Ibra Fall Diouf. Mandaté pour parler au nom des impactés, il dénonce une injustice volontairement commise par les autorités pour installer l'angoisse à leur niveau. « Nous dénonçons avec la plus grande énergie cette injustice et nous sommes inquiets. Parce que bon nombre d'impactés sont en location et d'autres avaient contracté des prêts bancaires destinés à la construction pour sécuriser définitivement leurs familles. De grandes familles sont déjà disloquées. Nous nous retrouvons aujourd'hui dans une précarité aux conséquences inqualifiables », se plaint Ibra Fall Diouf. Ces impactés disent avoir envoyé, sans réponses, des correspondances aux sous-préfectures et préfectures de leur ressort, à la gouvernance de Dakar, à l'Assemblée nationale, à la présidence de la République. Sans que leurs doléances ne soient solutionnées. « Nous sommes fatigués et le plus grave c'est que nous nous trouvons dans un flou total », regrette leur porte-parole. Le responsable des Impactés, après avoir rappelé que le Chef de l'État a annoncé la mise en exploitation du TER pour le 27 décembre prochain, martèle que ce Train express régional ne roulera pas tant que les autorités n'auront pas réglé le problème des impactés. « Nous allons assiéger le 27 décembre la Gare de Dakar pour bloquer le TER. Nous sommes prêts à tout », prévient-il.

- **Question principale :**

La question principale de notre travail est de savoir : **Comment peut-on apprécier la rentabilité du ter vis-à-vis des usagers ?**

Cette dernière permettra d'avoir des éléments concrets sur l'appréciation de la rentabilité du TER au niveau des usagers. Cela ne pourra se faire qu'en se posant quelques questions spécifiques notamment :

- **Question spécifique 1 :**

Quels sont les principaux utilisateurs du TER ?

La connaissance des utilisateurs nous permettra d'approfondir notre travail.

- **Question spécifique 2** :

Quel est le taux de satisfaction des usagers du TER ?

Cette question nous permettra d'étudier le nombre de satisfaction des usagers du TER à travers (des courbes, des graphiques…)

- **Question spécifique 3** :

Les coûts appliqués par le TER sont-ils abordables pour les usagers ?

Cette dernière nous permettra de comparer les couts appliqués par le TER par rapport aux autres moyens de transports.

1.2. Objectifs et hypothèses

1.2.1. Objectifs de recherches

- **Objectif général** :

Un Objectif général est celui qui se concentre sur un aspect global de l'étude. En ce sens, c'est le but fondamental de l'enquête et ou le résultat final qui est censé être atteint avec l'œuvre est exposé.

Evaluer la rentabilité du TER vis-à-vis des usagers.

- **Objectifs spécifiques**

L'objectif spécifique est celui qui découle des aspects plus spécifique ou précis de la recherche, dérivant donc des objectifs généraux.

- ✓ **Objectifs spécifiques 1 : Identifier les utilisateurs du TER.**

L'identification des usagers du TER nous permettra de scinder les différentes catégories de passagers.

- ✓ **Objectifs spécifiques 2 : Déterminer le taux de satisfaction des usagers du TER.**

Cette étape va nous permettre de connaitre le taux de rentabilité pour les usagers.

- ✓ **Objectifs spécifiques 3 : Analyser Les coûts appliqués par le TER.**

Celle-ci nous permettra de savoir les points de vue des usagers par rapport aux tarifs appliqués par le TER.

1.2.2. Hypothèses :

Proposition visant à fournir une explication vraisemblable d'un ensemble de faits, et qui doit être soumise au contrôle de l'expérience ou vérifier dans ses conséquences.

Source : Larousse

Afin d'apporter des réponses pertinentes, nous avons jugé utile comme hypothèse générale :

Le TER ne sera jamais rentable pour les usagers.

Pour se faire nous partirons des objectifs spécifiques suivants :

- **Les tarifs ne sont pas à la portée de tous.**
- **Le TER est un bien social**

CHAPITRE 2 : REVUE DE LITTERATURE ET CADRE CONCEPTUEL

2.1 Cadre conceptuel

2.1.1 TER

Train express régional Dakar-AIBD

TER Dakar-AIBD	
Ligne de Dakar à AIBD *via* Diamniadio	
 La rame TER en gare de Dakar, le 15 janvier 2019.	
Pays	Sénégal
Villes desservies	Dakar, Diamniadio
Caractéristiques techniques	
Longueur	(En service) 36 km
Vitesse maximale **Commerciale**	160 km/h
Écartement	Standard (1,435 m)
Electrification	25 kV – 50 Hz
Nombre de voies	Double voie
Signalisation	ERTMS
Trafic	
Propriétaire	État sénégalais
Exploitant(s)	SETER [archive]

Le Train Express Régional Dakar-AIBD (ou TER Dakar-AIBD) est une ligne de chemin de fer électrique à écartement standard reliant la gare de Dakar à Diamniadio et prévue pour atteindre l'aéroport international Blaise-Diagne (AIBD) en 2023 ainsi que des villes nouvelles situées dans l'arrière-pays. Un train inaugural a circulé le 14 janvier 2019 et la mise en service pour les voyageurs à lieu le 27 décembre 2021.

Objectif

Cette ligne a pour principal objectif de mieux connecter le capital, qui concerne la majeure partie de l'activité du pays, avec le reste du Sénégal (elle est complémentaire à l'autoroute A1 dans cet effort) et de s'orienter vers les réseaux de chemins de fer internationaux. Les dessertes vers Mbour et Thiès dans un premier temps sont envisagées sur le court terme, et vers les autres grandes villes du Centre et du Nord sur le moyen terme.

Histoire

Les travaux ont débuté fin 2016 avec les groupes français Equants et Thales responsables de la signalisation et de l'électrification et, un consortium associant Eiffage à des entreprises turques (Yapi Merkezi) chargées du BTP. Les travaux des gares sont portés par des entreprises comme Eiffage Sénégal, GETRAN OU SERTEM.

La maitrise d'œuvre de conception, ainsi que la maitrise d'œuvre travaux du lot Génie Civil/ Voie Ferrée et du lot Système ferroviaire ont été réalisées par un groupement d'ingénierie de sociétés du groupe Setec.



Travaux de construction des voies avec une vue sur l'arrière de la gare de Dakar.

Le tracé a été présenté au président du Sénégal Macky Sall et aux membres du gouvernement le 14 janvier 2019. Le train a alors circulé de la gare de Diamniadio à la gare de Dakar. Malgré ce trajet inaugural, la mise en service n'est pas effective en 2020. Le président du Sénégal annonce le 05 mai 2021 que le Ter sera mis en service avant la fin de l'année.
La ligue est inaugurée de nouveau et mise en service le 27 décembre 2021. Le service commercial voyageur débute le 28 décembre 2021 par une période de gratuité s'étalant jusqu'au 17 Janvier 2022.

Caractéristiques

Le premier tronçon de Dakar à Diamniadio mesure 36 km avec 13 gares dont celle de Rufisque datant de l'ère coloniale (rénovation totale effectuée) mais aussi Diamniadio (ville ayant un développement urbain très important visant au désengorgement de Dakar). Le second tronçon vers l'aéroport international mesurera 19 km. Lorsque la ligne sera entièrement terminée, le trajet entre Dakar et l'aéroport (55 km) pourra s'effectuer en 50 minutes à une vitesse de pointe de 160 km/h.

La ligne à double voie à écartement standard est électrifiée en 25 kV 50 hertz et la voie sera au gabarit UIC C'est à la fois la première ligne électrifiée du pays et la première ligne à écartement standard (utilisée dans 60 % des lignes de chemin de fer du globe), tandis que l'ensemble du réseau actuel utilise l'écartement métrique.

En plus des deux voies voyageurs, la ligne comportera pour le transport de marchandises une voie unique à écartement métrique (une réserve foncière permettra un doublement si nécessaire), interopérable avec le chemin de fer sénégalais existant partant de Dakar (centre-ville et le port) au Niger.

S'agissant du matériel roulant, quinze rames bimode de type Alstom Coradia Polyvalent à quatre caisses ont été commandées en décembre 2016. Les rames ont une capacité assise de 220 places environ.

Le système d'alimentation électrique du TER sénégalais est basé sur la caténaire. La pose et l'installation des caténaires dans la région de Dakar ont suscité beaucoup d'échos, les populations pensant que les rails sont électrifiés, ce qui n'est pas le cas. Le TER sénégalais n'utilise pas le système de troisième rail ou rail de traction, ce système étant surtout présent dans les métros souterrains.

Plan de la ligne



Carte de la ligne

Depuis la fin de l'année 2021, la ligne relie Dakar à la ville de Diamniadio, située à 36 kilomètres. La liaison entre Diamniadio et l'Aéroport International Blaise-Diagne (19 km) est prévue pour la fin de 2023 Les travaux ont commencé le 5 mars 2022 pour une durée de 15 mois minimum et la livraison de 7 trains supplémentaires dont des Coradia Liner plus adaptés au confort des voyageurs. Les extensions vers Thiès et Mbour sont prévues pour une mise en chantier vers 2025 au plus tôt.

Exploitation

L'exploitation est confiée à la SETER, société filiale de la SNCF. Elle emploie 950 personnes.

Le service commercial fonctionne de 5 h 40 à 22 h avec un train toutes les 11 minutes (un peu moins après 21 h). Le dimanche, le service est allégé (un train toutes les 20 minutes de 6 h 30 à 21 h 40. Les trains desservent toutes les gares du parcours et effectuent les 36 km en 46 minutes.

Tarification [modifier | modifier le code]

- Dakar - Diamniadio : 1 500 francs CFA le trajet.
- Dakar - Thiaroye : 500 francs CFA le trajet.
- Dakar - Bargny : 1 000 francs CFA le trajet.
- Première classe : 2 500 francs CFA le trajet.

Non-Stop du dimanche au lundi

- 1 train toutes les 10 mn de 5 h 30 à 20 h
- 1 train toutes les 20 mn jusqu'à 22 h

Gares :



Gare de Dakar

La gare de Dakar, construite en 1914, laissée à l'abandon depuis plusieurs années, est de nouveau utilisée comme terminus à Dakar.
La nouvelle gare de Diamniadio est le terminus de la première phase du projet TER. Elle a d'un point de vue architectural quelques traits communs avec le Centre international de conférence Abdou Diouf (Cicad) dont un grand hall d'accueil.

Les 14 gares modernes sont réparties entre :

- DAKAR
- COLOBANE
- HANN
- BEAUX MARAICHERS
- PIKINE
- THIAROYE
- YEUMBEUL
- KEUR MASSAR
- KEUR MBAYE FALL
- RUFISQUE (2 gares)
- BARGNY
- DIAMNIADIO
- AEROPORT INTERNATIONAL BLAISE DIAGNE (AIBD)

2.1.2 La rentabilité

Définition

Plusieurs auteurs ont essayé de définir ce qu'est la rentabilité :

La notion de rentabilité est intimement liée à celle de bénéfice et s'applique notamment aux entreprises mais aussi à tout autres investissement de la manière générale, la rentabilité est le rapport entre un revenu obtenu ou prévu et les ressources employées pour l'obtenue.

Source : J. YEGLEM, A. PHILIPPS, C&C RAULET ; Analyse comptable et financière 5éme Ed. Dunod, Paris,1995

En allant dans ce sens, elle peut se définir comme étant la capacité d'une entreprise à réaliser des bénéfices sur une période donnée (Deppacens, 1990 cités par Makelele, 2014).

Pour Alain Beiton et Ali (2001), la rentabilité est un rapport entre les gains et les fonds engagés. Elle mesure l'aptitude d'une opération économique à produire un flux de revenu actualisés supérieurs aux dépenses engagées. Elle s'expire, d'une part, par un taux de rentabilité économique qui est une évaluation de la rentabilité qui ne tient pas comptes de l'origine des capitaux engagés dans l'opération.

La rentabilité est le rapport entre un revenu obtenu ou prévu et les ressources employées pour l'obtenir. La notion s'applique notamment aux entreprises, mais aussi à tout autre investissement.

La rentabilité rétrospective est le rapport entre un résultat comptable et les moyens en passifs mis en œuvre pour l'obtenir. La rentabilité prévisionnelle est le rapport entre un gain de trésorerie projeté et la valeur d'un investissement nécessaire pour générer ce gain.

Enjeux de la rentabilité

La rentabilité représente l'évaluation de la performance de ressources investies par des apporteurs de capitaux. C'est donc l'outil d'évaluation privilégié par l'analyse financière.

La rentabilité rétrospective permet d'évaluer le MEDAF pouvant permettre de calculer un taux d'actualisation par le coût moyen pondéré du capital. La rentabilité rétrospective est un outil difficilement utilisable directement (à partir du résultat d'exploitation ou du résultat net) pour évaluer les entreprises car elle est biaisée par les décalages temporels de l'entreprise (dus aux délais de paiement par exemple).

La rentabilité prévisionnelle permet d'utiliser les flux de trésorerie pour assurer une évaluation prenant en compte les décalages temporels de l'entreprise.

- **Rentabilité rétrospective**

On distingue deux types de rentabilité rétrospective : la rentabilité économique qui mesure le rapport entre le revenu courant et le "capital stable" (dettes financières sous normes internationales et capitaux propres) mis en œuvre et la rentabilité financière qui mesure le rapport entre le revenu courant après paiement des intérêts et des impôts et les capitaux propres. Cette dernière rentabilité est essentielle pour les apporteurs de capitaux puisqu'elle mesure la performance des ressources qu'ils ont investies dans l'entreprise.

- **Rentabilité économique**

La rentabilité économique est une mesure de la performance économique de l'entreprise dans l'utilisation de l'ensemble de son capital économique, c'est-à-dire des immobilisations, du besoin en fonds de roulement et de la trésorerie nette.

Le revenu généré est mesuré par l'indicateur financier que constitue le résultat d'exploitation (RE), auquel on soustrait les impôts sur les bénéfices. L'ensemble des capitaux « employés » est égal à la somme des fonds propres, apportés par les apporteurs de capitaux, plus les capitaux acquis grâce à l'endettement pour dette financière).

La rentabilité économique est mesurée grâce à des indicateurs bien connus (TRI, VAN, délai de récupération, etc.) mesurés avant, pendant et parfois après la réalisation du projet. Quel que soit l'indicateur choisi, elle compare, comme pour parler en « français facile », les résultats obtenus à la suite de ressources engagées (fonds propres ou dettes) dans le cadre d'un programme d'investissement menée sur un horizon temporel donné

Ce ratio correspond à la rentabilité des capitaux investis (return on capital employed ou ROCE dans la comptabilité anglo-saxonne). La rentabilité économique est donc indépendante du type de financement des capitaux et exprime la capacité des capitaux investis à créer un certain niveau de bénéfice avant paiement des éventuels intérêts sur la dette. Elle est donc une mesure de la performance économique de l'entreprise dans l'utilisation de son actif : elle détermine quel revenu l'entreprise parvient à générer en fonction de ce qu'elle a. C'est donc un ratio utile pour comparer les entreprises d'un même secteur économique.

Par opposition à la rentabilité financière, qui intéresse plus les associés, la rentabilité économique intéresse plus les investisseurs financiers tels que les banques.

- **Rentabilité financière**

La rentabilité économique n'est toutefois pas significative pour les apporteurs de capitaux : ce qui est pertinent pour eux est la rentabilité non pas de l'ensemble des capitaux, mais des seuls capitaux propres.

Le bénéfice analysé est le résultat net courant, c'est-à-dire le résultat d'exploitation auquel on a soustrait l'impôt sur les bénéfices et les intérêts versés aux dettes financières, avec le taux d'intérêt moyen sur les dettes financières de l'entreprise. On divise ce résultat net courant par le montant des capitaux propres de l'entreprise.

Ce ratio correspond à la rentabilité des capitaux propres (Return on Equity ou ROE dans la comptabilité anglo-saxonne). Il exprime la capacité des capitaux investis par les actionnaires et associés à dégager un certain niveau de profit.

- **Différence entre les deux rentabilités et levier d'endettement**]

La différence entre les deux rentabilités va dépendre de la différence entre le taux d'intérêt et la rentabilité économique, à proportion du poids de l'endettement. Pour un niveau de taux d'intérêt donné, la rentabilité financière sera d'autant plus éloignée (plus élevée ou plus faible) de la rentabilité économique que l'endettement sera fort : cet effet s'appelle le levier d'endettement.

Quand la rentabilité économique est supérieure au taux d'intérêt. La rentabilité financière est donc une fonction croissante du ratio d'endettement. Plus la dette s'accroit, plus la rentabilité financière est forte. C'est l'effet de levier de l'endettement : pour un niveau donné de fonds propres, il est possible d'améliorer la rentabilité financière de ces fonds en s'endettant davantage.

Au contraire, lorsque la rentabilité économique est inférieure au taux d'intérêt, la rentabilité financière sera d'autant plus faible que le ratio d'endettement sera fort.

- **Rentabilité prévisionnelle**

La rentabilité prévisionnelle pour un investisseur dans une entreprise sous forme de souscription ou achat d'actions n'est pas directement la rentabilité rétrospective financière constatée pour l'entreprise elle-même. La rentabilité prévisionnelle de l'investissement est ici la somme actualisée des flux de trésorerie.

- Des revenus encaissés (dividendes…)
- Et de la plus ou moins-value potentielle due à la variation du prix de l'action. Elle dépend notamment d'un élément exogène, le prix de marché de l'action, mais d'autres facteurs que la rentabilité de l'entreprise intervient. En particulier le prix d'achat de l'action est déterminant, ainsi que les tendances boursières si l'action est cotée sur un marché organisé.

Notions proches

Le rendement est une notion utilisée plutôt par les épargnants et investisseurs concernant les revenus directs de leurs placements (dividendes, intérêts...), notamment à taux fixe. S'y ajoutent les variations de valeur du capital pour obtenir la rentabilité (parfois appelée "performance") totale du placement. Le secteur de l'immobilier utilise très fréquemment le terme de rentabilité afin de qualifier le ratio flux/capital (loyer/prix du bien immobilier).

- La productivité (ou rendement physique) est le rapport d'un élément quantitatif à un élément financier ou le rapport de deux éléments quantitatifs. Par exemple, on rapportera le chiffre d'affaires d'une entreprise aux effectifs de cette entreprise pour exprimer la productivité apparente d'un salarié. Ou alors, on rapportera le nombre de véhicules produits par heure travaillée pour exprimer la productivité du travail.
- La profitabilité ou taux de marge, diffère aussi de la rentabilité. Ce dernier est le rapport entre le résultat net et le chiffre d'affaires, et exprime la capacité du chiffre d'affaires à créer un certain niveau de bénéfice.
- Les apporteurs de capitaux sont constitués des actionnaires, associés et au sens large de tout individu ou organisation apportant des ressources à l'entreprise.
- Les capitaux propres nets d'exploitation n'incluent pas les dettes d'exploitation et par conséquent ne représentent pas tout l'actif de l'entreprise. Néanmoins, c'est eux qui supportent par le financement de l'ensemble des outils économiques utilisés par l'entreprise (c'est-à-dire hors créance court terme…).

Présentation de la méthode de rentabilité pour évaluer une entreprise :

- **Principe général**

Le principe de cette méthode est de considérer qu'une entreprise vaut par la rentabilité qu'elle dégage.

L'évaluation s'appuie sur le résultat considéré comme typique de l'entreprise :

- Tel qu'observé par le passé,
- Ou probable dans le futur.

Ce résultat sur plusieurs années est ensuite valorisé par actualisation, à un taux i tenant compte du risque que ces performances ne soient pas au rendez-vous.

- A perpétuité : la formule mathématique ci-dessus suppose la prise en compte d'un résultat constant de l'entreprise, année après année, à perpétuité.

Il ne faut pas s'effrayer de cette notion de perpétuité, utilisée ici uniquement pour sa simplicité de calcul : compte tenu des taux utilisés, les résultats au-delà de la 7ème année pèsent moins que l'incertitude sur les résultats eux-mêmes.

- Le taux i doit tenir compte de l'incertitude sur les performances futures. De la même façon que l'on souhaite que l'argent que l'on place en épargne rapporte des intérêts, on souhaite que l'argent mobilisé pour acquérir une entreprise trouve sa récompense dans ses résultats. Et comme l'investissement dans une entreprise est plus risqué qu'un Livret

A, il est normal que l'on demande un taux de rendement plus élevé.

En remarquant que 1/i donne un nombre, on peut aussi dire que la valeur de l'entreprise est égale à un certain nombre de fois ses résultats.

- **La rentabilité sociale**

- La rentabilité sociale est un taux qui révèle la capacité d'une activité économique à transformer sa valeur ajoutée en salaire net. Elle propose de répartir le poids des systèmes sociaux sur toutes les entreprises en fonction de ce taux, ramené à l'activité (Chiffre d'affaires).
- Elle permet de recentrer le modèle économique de l'Etat sur la réussite actuelle des activités économiques, et non plus sur une création d'emploi dont la société industrielle finissante n'est plus capable.

- Elle pose un nouveau paradigme pour un Etat Providence efficace et pour un modèle social renouvelé : elle suggère la fin du principe assurantiel qui pèse sur le coût du travail et l'avènement d'un principe sociétal.
- Elle considère la primauté du bénéfice humain (finalité) sur la rentabilité économique et financière (objectif) comme principe fondateur de la société du futur.
- Elle se fonde sur une vision libérale renouvelée, qui rétablit les équilibres Keynésiens, sources de justice sociale, de paix et de prospérité.
- Elle poursuit un triple objectif de financement des systèmes sociaux, d'augmentation des revenus du travail ("pour que le travail paie") et de réduction du coût de celui-ci, par un effet de balancier.
- Elle fait, avec le poids des systèmes sociaux, un effet de levier pour apporter une solution au chômage de masse et à un coût du travail trop élevé. Pour une action écologique durable, il faut que les choix économiques, les options institutionnelles, la politique sociale, les élaborations démocratiques soit durables. On n'améliorera pas les conditions de vie dans ce Pays si, au cœur de notre système économique, les décisions financières ne prennent pas en compte la durée (aujourd'hui, elles sont prises à la nano-seconde près, pour un bénéfice immédiat), ni la qualité des valeurs sous-jacentes (aujourd'hui on peut 'parier' et spéculer sur des effets négatifs comme la destruction d'une activité humaine ou le réchauffement climatique).

Cela ne peut plus durer, ce n'est pas durable.

- **La rentabilité organisationnelle**

Aujourd'hui, une entreprise rentable est une entreprise perçue comme étant en bonne santé. En effet, la rentabilité est gage d'efficacité, d'utilisation optimisée des ressources et de performance. Elle se calcule en faisant le ratio entre les revenus et les coûts d'une organisation.

2.2. Revue de la littérature

Selon Ndour, ceux qui critiquent le TER ne doivent pas se limiter à la rentabilité financière. « Si tu parviens déjà à encaisser 12 milliards par année dans cet investissement, tu as déjà réussi un coup », estime le coordonnateur du PRODAC, en répondant au Dr Khadim Bamba Diagne.

« Je n'ai pas la même perception que ceux qui se limitent à une analyse financière du projet. Je n'ai pas cette même perception des choses, le TER c'est une infrastructure publique pour

ne pas dire un bien d'équipement public. Le TER, c'est comme Dalal Jam, c'est comme le lycée Demba Diop de Mbour, c'est comme la piste rurale Mbadakhoune-khelcom, c'est presque comme l'autopont de la Foire. Faire une analyse de rentabilité en se limitant sous le prisme de l'analyse financière *est* tout sauf sérieux », balaie d'un revers de main, le président du Conseil départemental de Guiguinéo et non moins membre de l'Alliance pour la République.

« Voyons aussi la rentabilité économique et partant de là je partage un petit calcul. Supposons, il y a 50.000 Sénégalais qui empruntent le TER, travaillent comme journalier et qui sont rémunérés à un taux horaire de 500 FCFA soit 4.000 FCFA le jour. Supposons qu'ils prennent le TER et qu'ils gagnent 1 heure de temps en moyenne journalière sur le trajet. L'impact direct sur les travailleurs est clair, à la fin du mois c'est 50.000 × 500 × 20= 500 millions soit 6 milliards de FCFA l'année », explique M. Ndour, suggérant aux universitaires d'approfondir cette piste de réflexion et d'éviter la « facilité ».

Selon GUEYE « J'avais porté la réplique à un certain cadre du Pastef en évoquant : combien de milliards le Sénégal perd à cause des embouteillages que nous vivions à Dakar : (plus de 100 milliards par an) ? Combien de Sénégalais arrivent à l'heure aux lieux de travail ? A cela s'ajoute le prix du confort qui est indéniablement lié à une bonne santé par la diminution de la pollution, le Ter roulant parfois grâce à l'électricité. Avec 100 milliards de pertes par an par les embouteillages, au moins les 80 milliards seront sauvés ; au bout de 20 ans, cela fait une manne de 1600 milliards. Pour le confort, le bien-être et la santé, ils sont inestimables : ça vaut tout l'argent du monde. Que représente sur le plan économique l'assiduité de milliers de Sénégalais à leurs lieux de travail, pour eux et pour leurs services ? Apprenons à être bien, à être justes, à dire vrai et à reconnaître les bienfaits de certains actes politico-sociaux et économiques que pose son Excellence le Président Macky Sall pour le bien-être des Sénégalais. Si l'Etat construit des écoles et des universités pour permettre aux Sénégalais d'étudier, s'il construit des hôpitaux pour que nous nous soignons, s'il construit des postes de police, de gendarmerie et de douanes pour la sécurité, pourquoi ne devrait-il pas investir dans le transport pour la mobilité urbaine et la communication ? Pourquoi vouloir se focaliser sur l'aspect économique du Ter en ignorant l'impact social qui semble plus pertinent, plus efficace et plus humain ? Permettez-moi de partager avec vous ce témoignage émouvant de cette étudiante sénégalaise : « TER ET MOI… »

Selon Camara issue de yeumbeul, « Je suis étudiante à l'université Hampathé Bâ de Dakar. Avant la mise en circulation du Ter, c'était vraiment l'enfer ! Pour avoir la chance d'arriver à

8H en classe, je quittais de chez moi à 5H du matin, accompagnée de ma mère pour prendre un bus. Le plus souvent j'étais en retard à cause des embouteillages. Cependant, ce qui m'intriguait le plus, ce n'étaient pas les TD que je ratais mais plutôt, le fait d'être en classe et de penser à maman. A chaque fois, je me demandais si elle était bien rentrée à la maison, si elle n'était pas agressée ? A aucun moment, je n'arrivais à me concentrer. Surtout, les jours où je n'avais pas de crédit pour l'appeler et vérifier si elle était bien retournée à la maison.

Depuis janvier, je n'ai plus ce traumatisme. Je quitte de chez-moi à 7H et arrive à Colobane avant 7H 15.

Je suis comme les autres étudiants.

Si ce Ter n'existait pas, peut-être que je ne pourrais plus continuer mes études supérieures.

Toute ma vie, je serai reconnaissante au Président Macky Sall. »

Selon Saintpierre, Engie et Thal**es** relieront Dakar à son nouvel aéroport avec un qui va relier la capitale du Sénégal à son nouvel aéroport international a été officialisé à Dakar, en présence de Macky Sall (Président de la République du Sénégal nouveau train express. Le démarrage du chantier du Train Express Régional (TER)), Yann Rolland (Président-Directeur Général d'Engie), Ineo, Philippe Miquel (Directeur Général d'Eengie Afrique centrale et de l'Ouest) et Christian Guay (directeur du projet TER Dakar chez Thales).

Engie (mandataire) en partenariat avec Thales vont piloter ce projet pour la partie conception et réalisation des infrastructures et systèmes du TER. Il reliera Dakar au nouvel aéroport International Blaise Diagne en moins de 50 mn. La durée des travaux est estimée à 26 mois pour la première partie reliant Dakar à Diamniadio (36 km). La seconde partie reliant Diamniadio à l'aéroport international, soit 19 km, nécessitera 15 mois de travaux. Les études et travaux viennent de débuter pour une mise en service de la première partie du parcours prévue fin 2018.Ce projet s'inscrit dans le 'Plan Sénégal Emergent' lancé par le Président de la République et le gouvernement sénégalais en 2014 pour le développement économique et social du pays. Les équipes d'Engie Ineo (filiale du groupe Engie) et de Thales assureront conjointement la conception et la réalisation des systèmes techniques du projet. La conception inclut l'ensemble des études et la direction du projet, ainsi que le pilotage des essais d'intégration. La réalisation des systèmes techniques comprend les systèmes de signalisation ferroviaire pour la régulation des trains et la gestion sécuritaire des aiguillages, les postes d'alimentation électrique des trains et caténaires, les systèmes de télécommunication en ligne dans les 14 gares et dans les centres de maintenance : sécurité passagers avec vidéosurveillance, connexion wifi voyageurs à bord du train et dans les gares, GSMR (réseau

de télécommunication dédié au rail), détection d'incendie, information des voyageurs en temps réel sur les quais et à bord des trains, système global de billettique.Ce contrat marque la volonté du groupe Engiede développer ses différentes activités sur le territoire africain et au Sénégal. Le Groupe est notamment présent dans ce pays avec le projet Senergy de Solairedirect : une centrale photovoltaïque de 30 MW située dans la ville de Santiou Mekhé dont la mise en service est prévue en mars 2017. Dans le domaine du transport, Thales est un leader mondial de la signalisation ferroviaire, aussi bien dans les grandes lignes (72.000 km de lignes contrôlées par Thales) que dans les transports urbains (présence dans 40 villes), avec des réalisations dans 50 pays. Thales a déployé son système de signalisation ferroviaire ETCS en Europe et largement dans le monde où il contrôle 16 000 km de ligne ETCS soit 30 % du réseau mondial équipé en ETCS.

PARTIE 2 : CADRES METHODOLOGIQUE ET ANALYTIQUE

CHAPITRE 1 : METHODOLOGIE

La méthodologie de recherche constitue l'ensemble des méthodes accordant l'aboutissement des résultats escomptés. Il sera question pour nous dans ce chapitre d'élaborer la population étudiée et la méthode d'échantillonnage ensuite d'identifier les outils et technique utilisées pour atteindre l'information ayant abouti à la collecte des données, puis nous procédons au traitement et à l'exploitation des données selon l'approche qualitative ou quantitative (faire une enquête par questionnaire concernant le sujet et utiliser des données secondaires, recherche documentaire).

1.1. Présentation du domaine de l'étude

1.1.1 Environnement de l'étude

La région de Dakar qui occupe 0,3% du territoire national, abrite 22% de la population totale estimée à 3 137 196 habitants recensée en 2013, soit près du quart de la population du pays et une densité estimée à 5 704 personnes/km2, ce qui fait d'elle la région la plus peuplée du pays. Ce déséquilibre spatial est plus visible dans la répartition de la population urbaine. Dakar présente plus de la moitié de la population urbaine du pays 53% et l'essentiel de sa population 96,6% vit dans les villes. Sa macrocéphale est due au fait qu'elle est de loin la région la mieux dotée en infrastructure économiques, sociales et cultures, faisant d'elle une terre privilégiée pour l'exode rural et, du fait de sa situation géographique, une région de transit pour l'émigration internationale.

Le secteur du transport (tous systèmes confondus) représente 7% Dans le PIB du pays est dominé par le secteur routier occupe une place prépondérante dans les transports intérieurs avec environ 99% des déplacements intérieurs des personnes et probablement plus de 95% pour les marchandises selon le rapport de la Banque Mondiale sur les secteurs du transport au Sénégal de juin 2014.

Dans la région de Dakar, les déplacements se font de façon pendulaire, le Plateau et la commune de Dakar demeurant le centre des affaires (là où se passent les choses selon Alain Renaut) et les autres collectivités de l'agglomération jouant le rôle de zones dortoirs , devant cette situation Dakar se trouve toujours confronté à plusieurs défis dans le domaine de la mobilité et de la gestion des infrastructures urbaines car la forte urbanisation de la population ne s' est pas accompagné d'un développement adéquat de ses infrastructures de transport : route, autoroute, bus de transport, taxi qui concourent à une bonne mobilité entraînant de nombreuses contraintes pour le développement de la région et du pays .

A) contraintes de la mobilité urbaine :

- ✓ **Une urbanisation rapide et anarchique**

La ville de Dakar, capitale du Sénégal bénéficiait une très bonne urbanisation issue du legs colonial français mais avec l'étalement de ville au niveau de la région à cause de l'afflux massif de population avec l'exode rural dû à la sécheresse des années 1970-1980 et les nombreux plan d'ajustement structurels imposées par la banque Mondiale et le FMI, elle continue d'enregistrer encore aujourd'hui le gonflement des villes qui constituent quatre départements (Dakar, Rufisque, Pikine et Guédiawaye) généralement avec des habitations spontanés, des bidonvilles sans plan directeur d'aménagement, ni assainissement de la voirie avec une urbanisation rapide et anarchique. Ainsi les quartiers qui sont nouvellement créés sont très enclavés, disparates, mal assainis et manque d'infrastructure urbaines et bases.

- ✓ **Infrastructure Routières insuffisantes et de mauvaise qualité**

Selon les dernières statistiques en date 2012, à Dakar sur les réseaux classés bitumé,46,13% sont en bon état, contre 23,32% en moins état,15,03% en mauvais état,13,52% en très mauvais état. Sur le réseau national classé,62,94% sont en bon et moyen état ; contre 21,20% en mauvais état et 16,58% en très mauvais état.

Le réseau Routier national est composé de 5 catégories :

Les routes nationales (N) qui assurent les liaisons entre plusieurs régions administratives ou avec les pays limitrophes.

Les routes nationales (R) qui assurent la liaison entre différents chefs-lieux de départements d'une même région.

Les routes départementales (D) qui assurent la desserte des chefs-lieux de communauté rurale à l'intérieur d'un même département.

Les pistes répertoriées (P) qui relient les routes départementales aux centres de production agricole. Les voies urbaines (VU) qui assurent les liaisons à l'intérieur des centres urbains. Le reste du réseau est non classé.

- ✓ **Congestion Automobile Forte**

Les embouteillages dans Dakar et environs sont devenus très courants et préoccupants surtout aux heures de pointes. La croissance du nombre de véhicules particuliers, constitué de taxi et de gros porteur qui roulent à toute heure et qui bloquent la circulation, des charrettes et autres pousse-pousse qui passe partout où bon leur ensemble, le décor est campé.

Devant cette situation, le ministère des infrastructures, des transports terrestres et du désenclavement initié périodiquement des actions ponctuelles pour trouver une solution rapide et durable à ce problème.

Le problème de la mobilité urbaines à Dakar est dû au fait que la marche à pied qui représente 80% de la mobilité n'est pas prévu dans les infrastructures, les piétons utilisent donc la route et les trottoirs ce qui cause des congestions et embouteillages. Les routes à Dakar sont à la fois utilisées par des véhicules, les vélos, les charrettes, les pousse-pousse et les piétons.

- ✓ **Insécurité Routière**

Les routes continuent à causer 10% des accidents de la circulation. Pour remédier à toutes ces difficultés, le chef du bureau d'études et de la planification de la direction des routes pense que l'Etat doit s'appuyer sur le levier du contrôle et de l'entretien, mais également mettre en œuvre le plan national de sécurité routière qui prévoit des mesures draconiennes. Également, il estime les concessionnaires doivent demander une autorisation, avant d'ouvrir une tranchée, étant souvent à l'origine de la dégradation des routes.

Les concessionnaires tels que la société des eaux (Sde), la société nationale d'électricité (Senelec), avec leurs tranchées détruisent, nos routes. C'est un truisme de dire que l'eau est l'ennemie n°1 de la route.

Un problème de surcharge se pose avec les gros porteurs, les camions. Leur tonnage dépasse les normes. Compte non tenu de certaines malfaçons, l'absence de contrôle est aussi source de problèmes.

L'érection du centre d'études et de recherche en laboratoire, la restructuration de la direction des routes, le renforcement des capacités et moyens de collectivités locales, qui figurent sur la feuille de route de l'Etat, devront réduire les dysfonctionnements au niveau de la route.

- ✓ **Dégradation de l'environnement**

La presque totalité des véhicules circulant au Sénégal fonctionnent au diesel et à l'essence causant ainsi des émissions de gaz à effet de serre (CO2) et participant à la dégradation de la couche d'ozone et au réchauffement climatique.

B) Les mesures prises par les autorités :

Pour résoudre les nombreux problèmes que fait face le secteur des transports routiers urbains de Dakar, l'Etat du Sénégal a mis en place le conseil Exécutif des transports urbains de Dakar (CETUD par la loi du 10 Mars 1997 pour la réglementation du secteur. Ses attributions, son organisation et son fonctionnement ont été fixés par décret en 1997. Cet organisme à caractère professionnel est chargé de la mise en œuvre et du suivi de l'application de politique sectorielle des transports publics définie l'Etat pour la région de Dakar.

Parmi les prérogatives classiques attribuées au CETUD, nous avons : les instruments de régulation de la qualité : la convention des concessions fixe un certain nombre d'indicateurs de performances et de pénalités correspondantes. Ces indicateurs concernent les huit thèmes suivants : respect de la production, des horaires, de la régularité, de la disponibilité, de la fiabilité, de la sécurité, de la propreté du matériel roulant, de l'information des voyageurs.

- ✓ **Autoroute à péage Dakar-Diamniadio pour améliorer la mobilité urbaine**

Un des projets phares qui retient toujours l'attention des Sénégalais par sa réussite est, celui de l'autoroute à péage Dakar-Diamniadio. En effet, le contexte économique et social qui le précède était particulièrement éprouvant pour les millions de sénégalais qui à causer de leurs activités économiques suivent ce mouvement pendulaire (banlieue-Dakar, Dakar-banlieue) avec des embouteillages monstres qui faisaient de perdre 2 à 3 heures de travail par jours causant cumulativement des pertes de productivités qui se faisait même ressentir au niveau des entreprises privées, des administrations, des universités, et école…

Dès lors que cela devenait une demande sociale de premier plan car causant un ralentissement d'économie, la décision de l'Etat d'initier ce projet une justification de sa faisabilité et de sa viabilité, cumulée avec une large concertation, une politique de communication sur la pertinence et les retombées du projet.

Pour renforcer son cadre juridique, le Sénégal s'est doté d'une loi CET (construire,exploiter,transférer) pour régir désormais tous les contrats de type PPP et mis en place un régime fiscale dérogatoire en complément de son code des marchés public avant de lancer son appel d'offres qui sélectionna Eiffage, un opérateur international possédant une grande expérience dans ce domaine désigna l'apix (Agence pour la promotion des investissements)comme autorité concédante déléguée et obligea l'opérateur privée à créer une société de droit sénégalais SENAC SA pour l'exécution du projet qui est aussi responsable de la gestion des risques:trafic, coût d'exploitation,entretien,maintenance et système de taxation.

- ✓ **Projet de construction du Train Express Régional (TER)**

Toujours dans l'optique du renforcement de la mobilité urbaine et régionale, l'Etat du Sénégal, autorité concédante a déléguée à l'APIX S.A, maîtrise d'ouvrage déléguée, la mise d'une nouvelle ligne de Train Express Régional (TER) entre le centre de Dakar et le nouvel Aéroport International Blaise Diagne (AIBD) situé à environne à 50 km de la ville de Dakar à Diass entrant dans le cadre du Plan d'Action Prioritaire du Plan Sénégal Emergent (PSE).

Le train régional qui est un TGV électrique roulant à plus de 160 km/h va desservir 14 gares et reliera l'aéroport international Blaise-Diagne (AIBD) à la capitale en moins de 45 minutes sur une distance de 57 km pour un trafic passager estimé à 115 000 voyageurs par jour.

Le montant global du TER sous forme de PPP s'élève à environ 451 milliards de F CFA (687 000 000 d'euros). Pour rassurer ce financement d'envergure, seront mis à contribution, la Banque Africaine de Développement (BAD) et le gouvernement du Sénégal qui vont débourser chacun 100 milliards de F CFA, la Banque Islamique de Développement (BID), 181 milliards et l'Agence Française de Développement (AFD), 70 milliards.

1.1.2 Cadre organisationnel

Le Train Express Régional (Ter) est l'un des projets phares du plan Sénégal Emergent (PSE) initiés par le Président de la République, son excellence Monsieur Macky Sall. Le Ter reliera le centre-ville de Dakar au nouvel aéroport international Blaise Diagne situé à 57 km, en 45 minutes.
Articulé avec d'autres modes de transport par un système de rabattement intelligemment pensé, le Ter constituera l'épine dorsale du transport dans la capitale sénégalaise.
Le projet sera réalisé en deux phases : une première phase allant de la gare de Dakar à Diamniadio (36 km) et une seconde phase allant de la gare de Diamniadio à l'AIBD (19 km).

Le Ter, un projet structurant :



A la mise en service de la phase 1, le Ter transportera jusqu'à 115 000 passagers par jours et desservira13 gares et haltes entre la banlieue de Dakar, et la nouvelle ville de Diamniadio. La 14ème gare, celle de l'aéroport international Blaise Diagne sera desservie à la fin des travaux de la phase 2.

Avec une fréquence de 6 trains par heure (un train toutes les 10 minutes) et une vitesse de pointe de 160 km/h, le Ter s'inscrit comme un transport de masse qui respecte les standards internationaux en termes de mobilité urbaine. Le projet Ter Dakar-AIBD tel que conçu aujourd'hui atteint la rentabilité socio-économique.

En effet, les études socio-économiques bouclées montrent que la phase 1 (Dakar-Diamniadio) seule du projet atteint une très bonne la rentabilité avec un TRI socio-économique compris entre 11,9 % et 14,9 % selon les scenarios avec un tarif intermédiaire qui apporte des bénéfices importants pour la collectivité.

En termes d'emploi, des milliers de jeunes sénégalais et sénégalaises seront recrutés durant la phase de construction mais aussi durant la phase exploitation du projet.

Le projet contribuera à la création de nouveaux métiers et à l'éclosion de nouvelles vocations dans le milieu ferroviaire.

Les gares seront aussi des espaces de revitalisation des villes dans le sens où elles dynamiseront les activités et favoriseront l'émergence d'activités économiques connexes qui viendront se greffer autour du TER.

Le TER, plusieurs marchés pour plusieurs domaines d'expertise.



La stratégie de mise en œuvre retenue pour le projet a été d'allotir les travaux par domaine afin de faciliter l'implémentation et de garantir un respect des délais de réalisation.

Depuis 2016, le processus de passation des marchés, basé sur les études Avant-Projet Sommaire (APS) bouclées par la société SYSTRA, a abouti à la signature des contrats des lots suivants :

Le marché M1 (Infrastructures) concerne les études détaillées et les travaux d'installation d'une plateforme ferroviaire de deux voies UIC 1435 mm, la construction des ouvrages de rétablissement (ponts rails, ponts routes, ouvrages hydrauliques, passerelles …), des voiries, des deux (2) sites de maintenance (matériel roulant et infrastructures) et des quais des gares.

Le marché M2 (Systèmes) concerne les études détaillées et la fourniture et l'installation de tous les systèmes techniques du projet comprenant la signalisation ferroviaire, le système d'alimentation électrique (sous-station, caténaires…), la télécommunication, l'information voyageur et la billettique.

Le marché M3 (Voie métrique) concerne les travaux de ripage et de renouvellement de la voie métrique existante destinée à accueillir l'exploitation commerciale du frêt.

Le marché M4 est subdivisé en deux catégories : le M4 A1 confié à Eiffage Sénégal, qui porte sur la rénovation et l'aménagement des gares de Dakar et Rufisque et le M4 A2 réalisé par Getran, qui concerne la réalisation de la gare emblématique de Diamniadio.

Le marché M5 (Matériel Roulant), concerne dans sa première phase, une commande de quinze (15) trains automotrices bi-mode (à la fois une traction électrique et diesel) de marque CORADIA. Chaque train sera composé de quatre (4) voitures et pourra transporter jusqu'à

565 passagers en offrant des services de WIFI, multimédia, confort (1er et 2e classe), climatisation, rangement et éclairage à bord. Une seconde phase livrera une commande de 7 trains.

En 2018, il est prévu la finalisation du processus de passation des marchés des lots suivants :

- **Marché M4-B1** : Construction Gares de Thiaroye et de Keur Mbaye FALL ;
- **Marché M4-B2** : Construction des huit Haltes
- **Marché M6** : Maintenance et Exploitation du TER

Les travaux ont démarré depuis 2017 ; Avec l'appui d'une Assistance à Maitrise d'Ouvrage Travaux (AMO- Systra), APIX-S.A. s'assure du bon déroulement de la mise en œuvre et du respect du planning directeur pour une mise en service en début 2019.

La libération des emprises et l'accompagnement social des personnes affectées par le projet (PAP) ;



Le projet TER dans sa première phase, traverse 18 communes situées dans les départements de Dakar, Pikine et Rufisque. Des guichets uniques appelés « Maison TER », espaces d'informations et de conciliation, ont été mis en place dans chaque département, pour recevoir les 12 000 Personnes Affectées par le Projet (PAP). Ces PAP ont été recensées conformément au Plan d'Action et de Réinstallation (PAR) bouclé et validé en comité ad-hoc présidé par le ministre de l'Intérieur.

Depuis 2016, sous l'égide du Gouverneur de Dakar et sur la supervision des préfets, les commissions de conciliations ont débuté dans les départements de Dakar, de Rufisque et de Pikine.

De plus, pour une bonne appropriation du package d'indemnisations qui respecte les principes d'indemnisations des bailleurs de fonds, des structures facilitatrices (ONG) ont été recrutées pour travailler dans chaque Maison TER et pour assurer un bon accompagnement des PAPs.

Dans un souci d'acceptation du projet par les populations, un processus collaboratif a été initié avec les collectivités locales et les autorités administratives à travers la tenue de plusieurs rencontres d'information et de sensibilisation dans toutes les communes impactées par le projet.

Par ailleurs, un vaste programme d'accompagnement social, qui est un processus additionnel aux indemnisations des PAPs, a été initié en amont avec les collectivités locales et les autorités administratives. En plus de la réalisation de plusieurs aménagements connexes, l'accompagnement social vise à renforcer les capacités sociales et économiques des acteurs impactés par le projet.

Parallèlement, les aménagements connexes prévus dans ce programme pourront contribuer à l'essor des activités économiques dans les communes traversées.

- ✓ **Des partenaires engagés et un financement bouclé**

Comme pour les travaux, le schéma de financement du projet a été alloti entre différent bailleurs de fonds afin de couvrir les différents lots indépendamment.

En 2016, les approbations des conseils de l'AFD et du trésor français ont été reçues et une convention de financement a été signée avec la BID.

Les premiers décaissements ont été effectifs en 2017 après la signature des conventions de financement entre l'Etat du Sénégal et l'AFD et la BAD.

La contribution significative de ces multiples bailleurs à l'édification de ce projet structurant, montre indéniablement une adhésion et une acceptation du projet, qui constituera le socle du transport urbain pour les futures générations.

1.2. Techniques de recherche

1.2.1 Recueil des données

- **La documentation**

C'est l'ensemble des techniques permettant le traitement permanant et systématique se documents ou de données, incluant la collecte, le signalement, l'analyse, l'stockage, la recherche, la diffusion de ceci, pour l'information des usagers.

Pour renforcer notre travail nous avons utilisés les éléments suivants :

- ➢ **Les mémoires d'autres étudiants**

La consultation des mémoires des autres nous a beaucoup aidés pendant la rédaction. Cela nous a permis aussi d'avoir des idées encore plus larges sur le thème mais aussi une orientation dans les recherches.

- ➢ **Les Ouvrages**

Ils sont un élément important mais il est difficile de trouver un ouvrage qui parle de la rentabilité du Ter vis-à-vis des usagers.

- **Les techniques de recueil des données**

Dans cette partie de l'étude, beaucoup de techniques sont utilisés pour bien répondre aux questions notamment :

- **L'enquête par questionnaire**
- **Les guides d'entretiens**
- **Recherche documentaire pour collecter des informations**

Notre approche de travail étant la méthode quantitative et la méthode qualitative on a utilisé une enquête par la base d'un questionnaire et d'entretiens. Ce questionnaire est composé de **14 questions administrées** aux **46 acteurs** évoluant dans le milieu de différent domaine.

- **Les outils de recherche**

Les principes étapes du processus d'analyse consiste à cerner les sujets d'analyse, à déterminer la disponibilité des données appropriées, décider des méthodes qu'il y a lieu d'utilisé pour répondre aux questions d'intérêt, à appliquer les méthodes et à évaluer, Résumer et communiquer les résultats. Les données collectées sont donc, traitées et analysées pour faire une synthèse générale de l'étude.

- **Wikipédia**

Wikipédia est un projet d'encyclopédie collective en ligne, universel, multilingue et fonctionnant sur le principe du wiki. Ce projet vise à offrir un contenu librement réutilisable, objectif et vérifiable, que chacun peut modifier et améliorer.

- **Sites internet**

Les recherches sur internet nous ont permis d'avoir plus d'information sur notre mémoire.

Ainsi pour le besoin de notre travail nous avons visité les sites internet suivants :

- **Mémoire Online**

Ce site internet permet d'avoir accès en ligne à différents mémoires d'étudiants et nous aides à mieux rédiger la rédaction.

- **Google**

La recherche sur le web est l'activité reine de Google, Ce qui est la plus connu et utilisée par le grand public. Le rôle de Google est de proposer aux internautes les résultats les plus pertinents en fonction d'une requête spécifique. Ainsi pour le besoin de notre travail Google nous a beaucoup aidés.

Google est une entreprise américaine de service technologique fondé en 1998 dans la Silicon Valley, en Californie, par Larry Page et Sergey Brin, créateur du moteur de recherche Google.

C'est une filiale de la société Alphabet depuis aout 20153.

- **Technique d'échantillonnage**

L'échantillonnage est le prélèvement d'échantillons selon une procédure spécifiée.

L'échantillonnage désigne en statistique les méthodes de sélection d'un échantillon à l'intérieur d'une population. Il existe plusieurs méthodes différentes permettant de sélectionner un échantillon : méthodes probabiliste et méthode non probabiliste (empirique). La méthode qu'on choisira dépendra d'un certain nombre de facteurs, comme la base de sondage dont on disposera la façon dont la population sera distribuée, ce que sonder les membres de la population coutera et la façon dont les utilisateurs analyseront les données. Lorsque nous choisirons un plan d'échantillonnage probabiliste, notre but devrait consister à réduire le plus possible l'erreur d'échantillonnage des estimations pour les variables d'enquête les plus importantes, tout en réduisant le plus possible également le délai et le cout de réalisation de l'enquête. Cependant pour utiliser une méthode d'échantillonnage empirique il est supposé que la base de sondage de la population cible ne soit pas disponible. Il existe plusieurs méthodes d'échantillonnage empirique on peut citer :

- **Les méthodes des quotas**
- **La méthode boule de neige**
- **Les méthodes accidentelles**
- **La méthode à participation volontaire**
- **La méthode par convenance**

Pour notre étude on va utiliser la méthode d'échantillonnage par convenance parce qu'elle est la plus adaptée et plus accessible pour nous. A l'aide de cette méthode on a pu interviewer **66 utilisateurs** évoluant de divers domaines (étudiant, commerçant, maçonnerie, menuiserie…)

1.2.2 Méthode d'analyse des données

- **Les outils d'analyse des données**

Nous avons utilisé le logiciel Sphinx.

C'est un logiciel d'enquête et d'analyse des données. Il permet de vous assister dans chacune des quatres grandes étapes de réalisation d'une enquête.

Avec cette application on va faire l'élaboration du questionnaire (création, rédaction, impression) et sa diffusion (saisie des réponses par les répondants). Mais aussi on va faire l'analyse simple et l'analyse croisée. Nous ferons aussi les tableaux sur Excel.

- **Les techniques de traitement des données**

Le terme traitement de données renvoie à une série de processus qui permettent d'extraire de l'information ou de produire du savoir à partir de données brutes. Nous distinguons différentes méthodes de traitement de données à savoir :

- **La méthode quantitative**
- **La méthode qualitative**

Concernant notre travail nous allons utiliser les deux méthodes d'analyse.

L'analyse des résultats obtenues nous permettra de faire les recommandations et ainsi contribuer à la proposition de solution des usagers du Ter.

Ce chapitre nous a permis d'élaborer les principales recherches de notre sujet.

L'importance de ce chapitre est de savoir les outils de recherche et les moyens de technique utilisés pour avoir les analyses et les résultats recommandés. Mais aussi cette partie nous permet de faire une bonne démarche au niveau du cadre analytique.

CHAPITRE 2 : CADRE ANALYTIQUE

Dans ce chapitre nous allons élaborer l'étape permettant de faire une comparaison qualitative ou quantitative des différentes solutions envisagés sur une base rationnelle. Il est donc essentiel de se fonder sur une approche systématique et rigoureuse. Cependant, dans la première partie nous aurons les résultats et commentaire et en deuxième partie les recommandations et implication économique ou managériale.

2.1. Résultats et commentaires

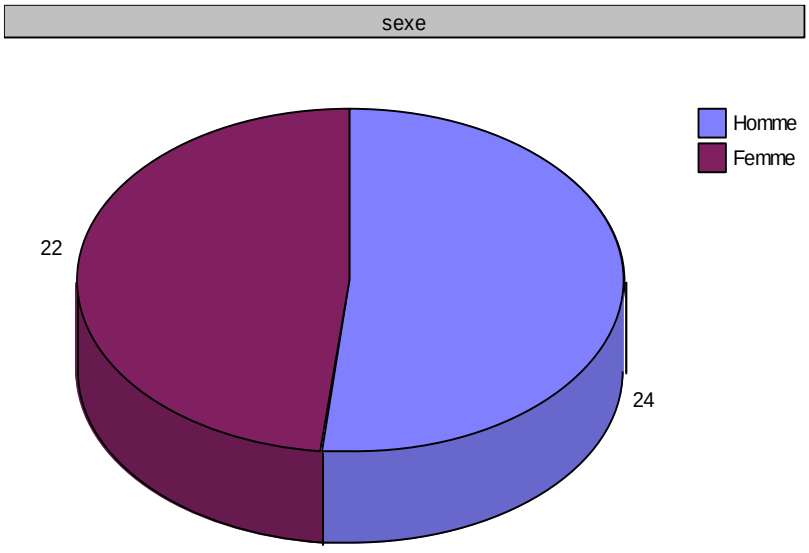
2.1.1 Description de notre échantillon

L'enquête conduite à Dakar sur deux jours, une enquête quantitative auprès de 46 personnes interrogés issues de différents secteurs en utilisant le ter pour effectuer leurs déplacements. L'enquête était généralement basée sur 16 questions. Annexe 1

2.1.2. Analyse des informations collectées

2.1.3. Répartition de l'échantillon par sexe

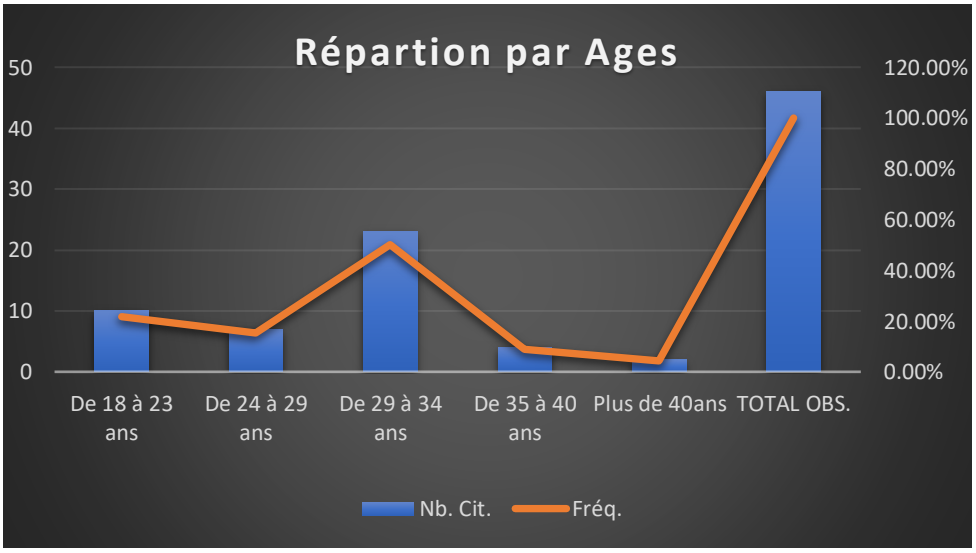
Graphique 1 : Répartition des utilisateurs du TER par sexe



Source : Auteur

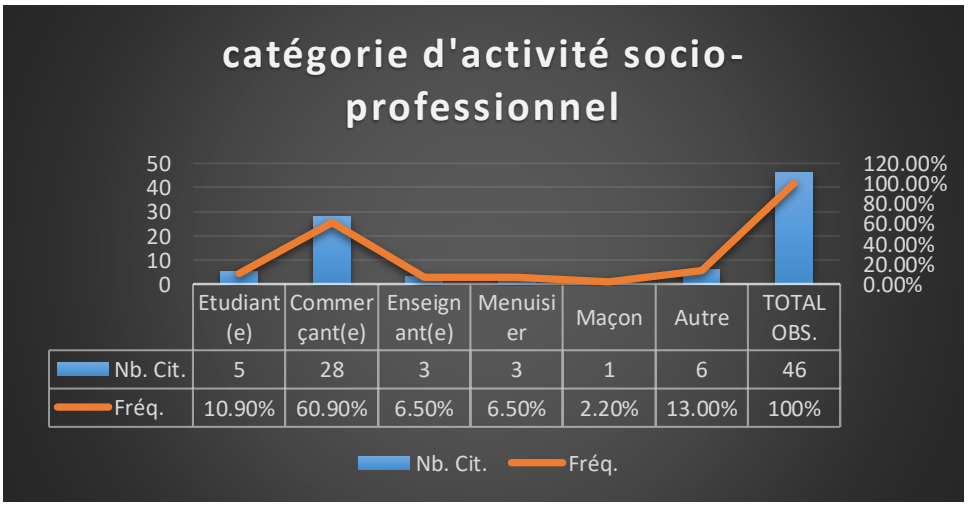
Sur 46 usagers évoluant de différents secteurs interrogés lors de notre enquête sur la rentabilité des usagers du Ter à Dakar, 24 des utilisateurs étaient des hommes et les 22 étaient des femmes.
On peut en déduire par rapport à notre enquête que la majorité des usagers du Ter sont des hommes, Ce qui veut dire que les hommes se déplacent plus avec le TER que les femmes.

Graphique 2Répartition des utilisateurs du ter par tranche d'âge



Se fiant de cette étude nous pouvons en déduire que la majorité des usagers du Ter sont âgé de 29 à 34 ans après cette génération nous avons ceux âgés entre 18 à 23 ans et en troisième position ceux âgés entre 24 à 29 ans, les utilisateurs ayants âgés de 35à 40 ans et cieux ayant plus de 40 ans s'en suivent respectivement.

Graphique 3Répartition Par catégorie d'activité socio-professionnel



	Etudiant(e)	Commerçant(e)	Enseignant(e)	Menuisier	Maçon	Autre	TOTAL OBS.
Nb. Cit.	5	28	3	3	1	6	46
Fréq.	10.90%	60.90%	6.50%	6.50%	2.20%	13.00%	100%

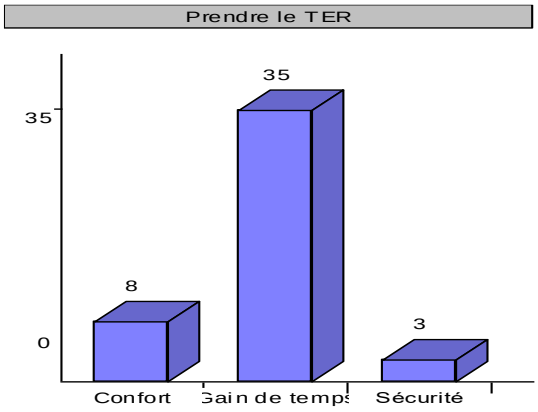
Source : Auteur

Lors de notre enquête on a interrogé quelques usagers du Ter. Parmi eux nous avons trouvé des utilisateurs évoluant dans le commerce, menuiserie, maçonnerie, étudiants, enseignants et autres domaines.

Ce tableau ci-dessus nous permet de dire que la plupart des utilisateurs du Ter évoluent dans le secteur du commerce.

Notant que 60,9% utilisateurs des 46 soit la majorité sont des commerçants suivis de ceux qui sont dans le domaine d'étude(étudiants) avec 10,9% des utilisateurs, ensuite des enseignants et menuiserie avec 6,5% pour chacun, en outre ceux évoluant dans le secteur de la maçonnerie avec 2,2% et enfin ceux évoluant dans l'autre domaine avec 13%.

Graphique 4 : Choix du TER

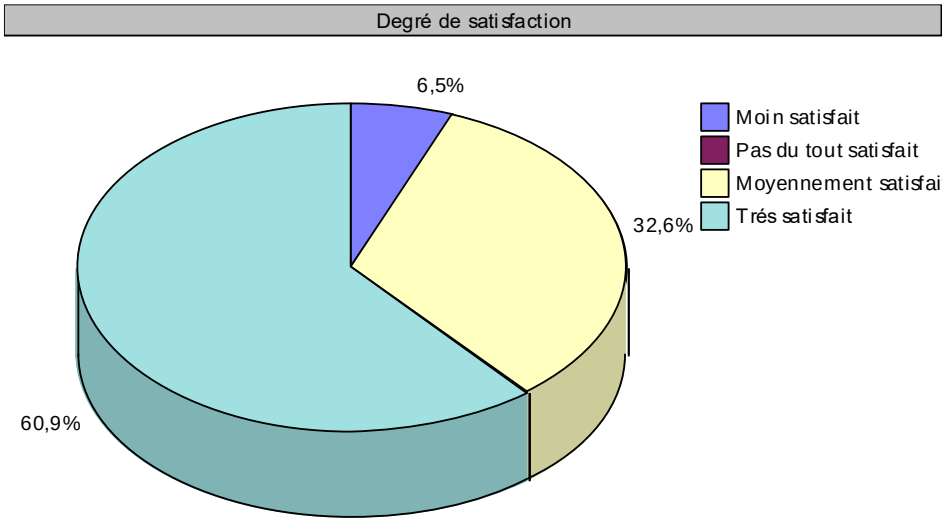


Source : Auteur

D'après notre enquête on constate que 76,1% des usagers prennent le ter pour le gain de temps, ensuite 17,4% pour le confort et enfin 6,5% pour la sécurité.

Donc on peut en déduire que la plupart des usagers prennent le ter pour gagner du temps.

Graphique 5 : Degré de satisfaction

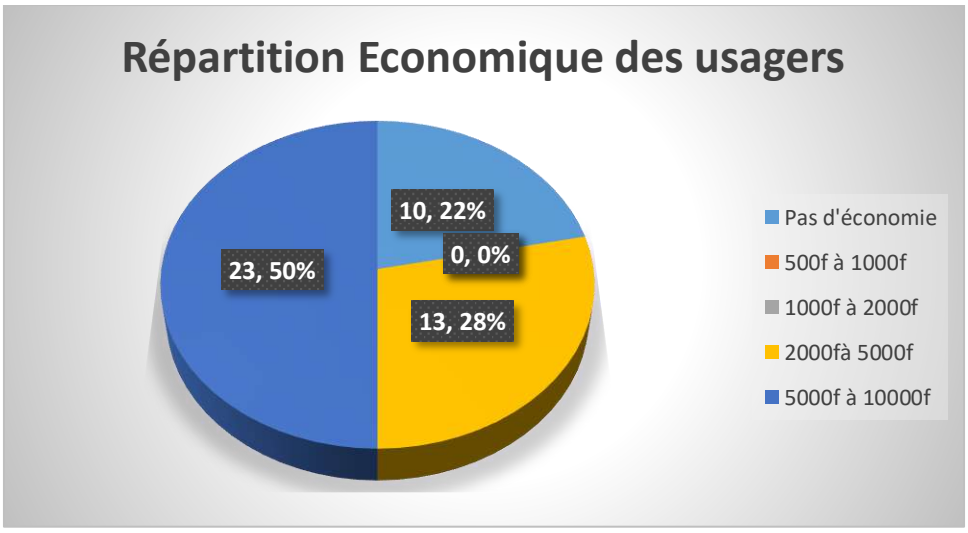


Source : Auteur

D'après notre étude on peut dire que 60,9% des utilisateurs sont très satisfait du ter suivi de 32,6% avec Moyennement satisfait, en outre 6,5% des utilisateurs sont moins satisfait et enfin 0,0% des utilisateurs sont pas du tout satisfait.

On peut en déduire que la majorité des usagers du ter sont très satisfait.

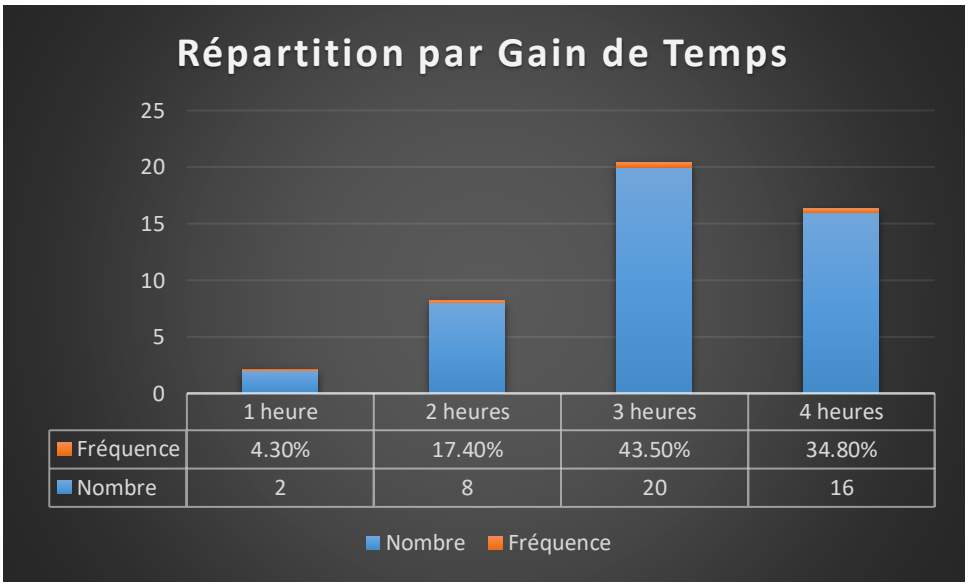
Graphique 6 : Répartition Economique des Usagers du Ter



Source : Auteur

D’après le graphique on peut en déduire que la majorité des usagers du Ter font une économie de 5000f à 10000f.

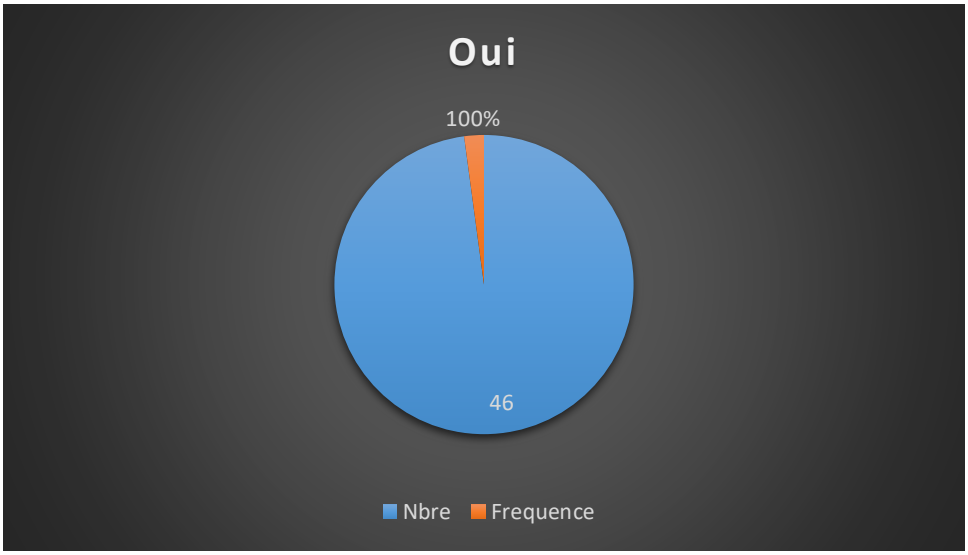
Graphique 7 : Répartition par Gain de Temps



Source : Auteur

D’après notre analyse on peut en déduire que la plupart des usagers gagnent 3heures de temps en utilisant le Ter.

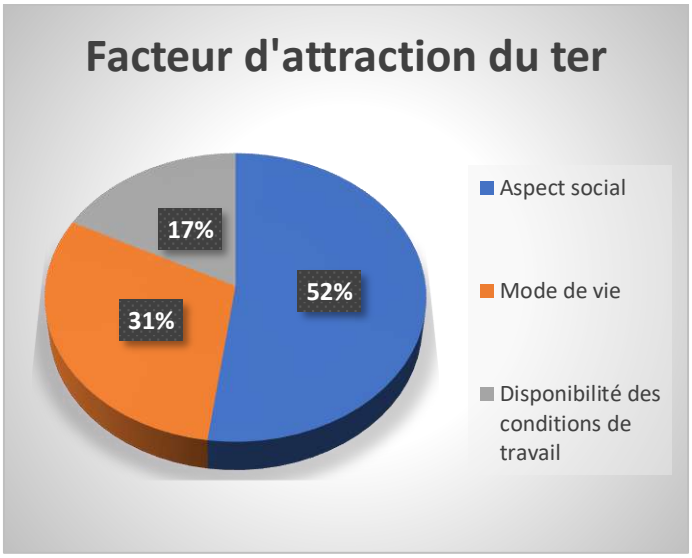
Graphique 8 : Aspect Confort du TER



Source : Auteur

Se fiant de notre étude on peut en déduire que les usagers sont tous d'accord que le Ter est confortable.

Graphique 9 : Autres facteurs d'attractions du TER

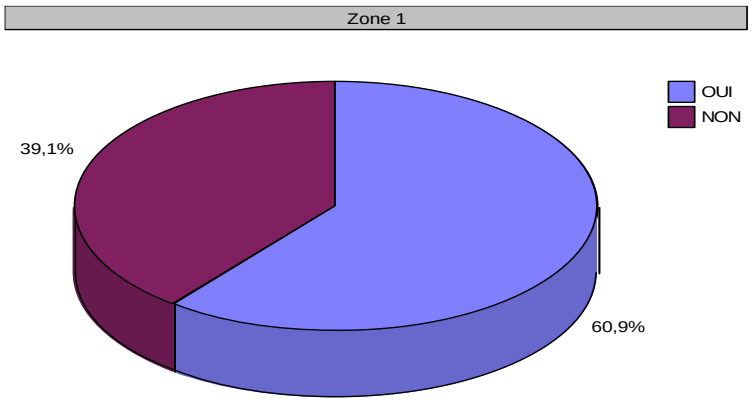


SOURCE : Auteur

Le constat qu'on a fait d'après ces résultats 52% des usagers prennent le Ter pour l'aspect social, suivi de 31% pour le mode de vie, et enfin 17% pour la disponibilité des conditions de travail.

Nous pouvons en déduire que hormis le Gain de Temps, le Confort ; l'Economie, la majorité des usagers utilisent le Ter pour son aspect social.

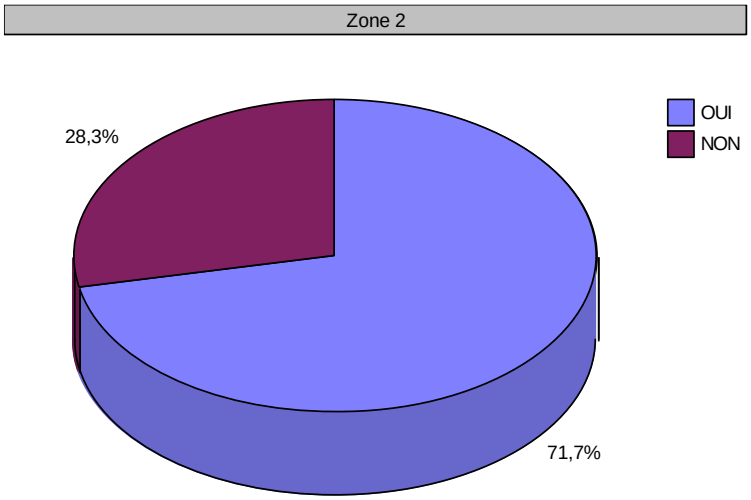
Graphique 10 : Prix par rapport à la zone 1



Source : Auteur

En se basant sur notre étude, on peut dire que 60,9% des usagers du TER qu'on a interrogés sont d'accord que les prix appliqués à la zone 1 sont abordables par rapport aux autres moyens de transport contre 39,1% des usagers qui trouvent que les prix ne sont pas abordables.
On peut en déduire que le TER est rentable par rapport à la zone 1 comparé aux autres moyens de transport.

Graphique 11 : Prix par rapport à la zone 2

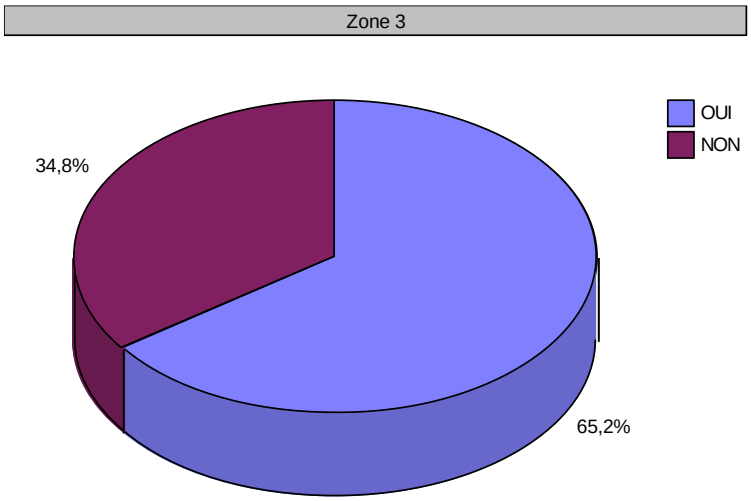


Source : Auteur

Se fiant de notre enquête, on peut dire que 71,7% trouvent que les prix appliqués à la zone 2 sont abordables par rapport aux autres moyens de transport contre 28,3% qui trouvent que les prix appliqués à la zone 2 ne sont pas abordable.

On peut enduire que le TER est rentable par rapport à la zone 2 comparé aux autres moyens de transport.

Graphique 12 : Prix par rapport à la zone 3

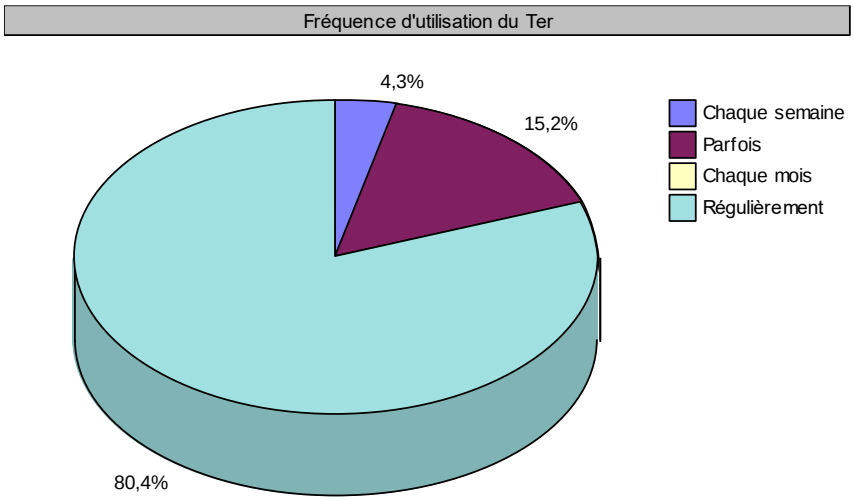


Source : Auteur

Se fiant de notre enquête, on peut dire que 65,2% trouvent que les prix appliqués à la zone 3 sont abordables par rapport aux autres moyens de transport contre 34,8% qui trouvent que les prix appliqués à la zone 2 ne sont pas abordable.

On peut enduire que le TER est rentable par rapport à la zone 3 comparé aux autres moyens de transport.

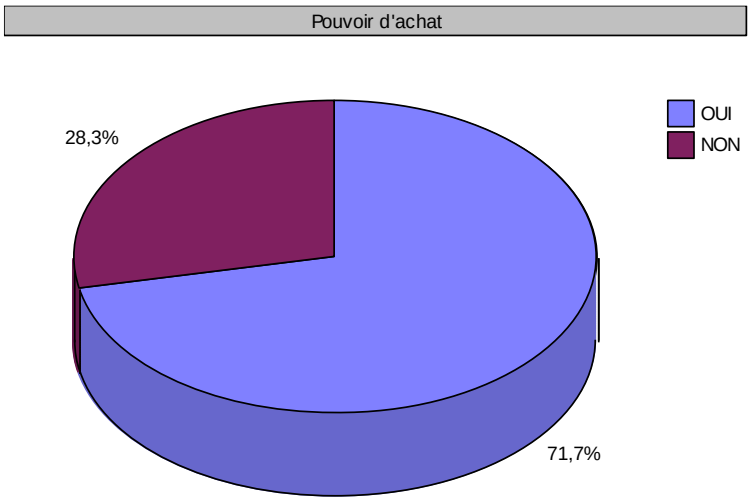
Graphique 13 : Fréquence de l'utilisation du TER



Source : Auteur

D’après notre analyse, on a constaté que 80,4% des usagers utilisent le TER régulièrement suivi de 15,2% des usagers qui utilisent le TER que parfois et enfin 4,3% utilisent le TER chaque semaine.
On peut en déduire que la majorité des utilise le TER de façon régulière.

Graphique 14Répartition par Pouvoir d’Achat des usagers



SOURCE : Auteur

En se basant sur notre enquête on peut dire que 71,7% des usagers ont un pouvoir d’achat, et 28,3% des usagers n’ont pas de pouvoir d’achat.
On peut en déduire que la majorité des usagers ont du pouvoir d’achat pour se recourir au service du Ter.

- **Analyse transversale :**

Sur les 46 usagers interrogés lors de notre enquête sur la rentabilité du TER vis-à-vis des usagers à Dakar, nous avons fait une analyse transversale nous avons constaté qu’il y a 52,17% d’hommes qui utilisent plus le TER contre 47,83% de femmes, on note une différence minime de 4,34%. Parmi eux nous avons constaté que la majorité des usagers sont âgés entre 29à 34 ans et exercent l’activité de commerce. La raison principale de leur utilisation du train est basée sur le gain de temps d’une durée minimale de 3 heures de temps qu’ils consacrent à leurs activités, ce qui leurs permettra d’augmenter leur chiffre d’affaires. D’autant plus la plupart d’entre eux trouvent que les prix appliqués dans les trois (3) zones sont abordables rapport aux autres moyens de transports (Bus, Taxi commun, Dakar Dem Dikk) c’est ce qui leur poussent à prendre le TER régulièrement d’où un pouvoir d’achat qui leur permet de recourir au service du TER.
La totalité des usagers interrogés trouvent que le TER est très confortable car c’est un moyen de transport moderne.

Prenons un exemple de Dakar – Rufisque, pour le TER l'abonnement mensuel est de 30000 FCFA tandis que pour les autres moyens de transport comme les Taxi Commun les frais de transport mensuel s'élève à 90000 FCFA. Donc les usagers pourront économiser jusqu'à 60000 FCFA le mois.

Hormis le gain de temps, le confort, l'économie qu'offre le TER, l'autre facteur attractive qui pousse les usagers à prendre le TER est son aspect social grâce à des guides speaker, des ascenseurs et des rames permettant aux personnes à mobilité réduite de se déplacer facilement.

D'après ces résultats nous pouvons en déduire que les usagers sont très satisfaits du service du TER car avec le TER ils gagnent du temps, il y a le confort, de plus ils arrivent à se faire des économies.

2.2 : Vérification des hypothèses et implications économiques ou managériales

2.2.1 Vérification des hypothèses

Après avoir exposé ci-dessus les hypothèses de travail. Il convient de procéder à leurs vérifications en les confirmant ou en les infirmant.

- **Hypothèse générale : Le Ter ne sera jamais rentable pour les usagers.**

Cette hypothèse a été infirmée car nous avons réalisé une équation de rentabilité qui est égale (gain de temps + économie + confort + pouvoir d'achats) vu que tous ces éléments sont réunis donc nous pouvons dire que le TER est rentable pour les usagers.

- **Hypothèse spécifique 1 : les tarifs ne sont pas à la portée de tous**

Cette hypothèse est infirmée car la majorité des usagers qu'on a interrogés trouvent que les prix appliqués dans les trois (3) zones sont abordables. De plus leurs pouvoirs d'achats leurs permet de recourir au service du TER.

- **Hypothèse spécifique 2 : le TER est un bien social**

Cette hypothèse a été confirmée car le TER est un projet fondé sur un principe de solidarité et d'utilité sociale pour soulager le calvaire de milliers de Sénégalais de la capitale.

La finalité du TER doit être apprécier socialement.

2.2.2 Implications économiques ou managériales

- **Recommandations :**

Par ces études menées lors de notre entretien avec les usagers du TER nous avons constaté que malgré les efforts fournis par l'organisation du TER, les usagers ont eu à faire des recommandations pour mieux améliorer leur condition de déplacement.

Nous avons eu à noter :

- ✓ Rallonger les heures de pointes de 05 heures à 23 heures ;
- ✓ Renforcer l'organisation des queues à l'entrée du train ;
- ✓ Revoir les prix par rapport aux différentes zones ;
- ✓ Mettre des barres d'attachements pour éviter aux usagers de perdre l'équilibre en y restant debout ;
- ✓ Augmenter la sécurité à l'entrée de la gare ;
- ✓ Revoir le système de la validation des tickets ;
- ✓ Ajouter au guide speaker en précisant les heures d'arriver nette de chaque destination ;
- ✓ Eviter la surcharge du train lors des évènements ;
- ✓ Augmenter le nombre des ascenseurs et de rampes dans tous les gares pour permettre au PMR de se déplacer facilement.

NUMERO	RECOMMANDATIONS	INCIDENCE ECONOMIQUE
1	Rallonger les heures de pointes de 5 heures à 23 heures	Augmentation des heures de travail Cela permettra d'augmenter leur chiffre d'affaires
2	Mettre des Barres d'attachements	Ceci permet d'augmenter la sécurité des usagers à l'intérieur du Train
3	Eviter la surcharge du train lors des évènements	Ceci permettra d'augmenter la durée de vie du train Ceci aussi pourra éviter un éventuel accident
4	Revoir le système de validation des tickets	Ceci permettra aux usagers de se déplacer facilement

CONCLUSION GENERALE

Ce sujet a été choisi car on a constaté que la mobilité urbaine, de nos jours est un sérieux problème à Dakar. Il est quasi incertain pour les usagers, de maitriser le temps de parcours d'un point « A » à un point « B ». Ce quotidien fatidique des citoyens sénégalais dans la capitale est facteur de ralentissement économique en raison des congestions et de tout ce que cela compte comme conséquence. C'est dans ce contexte que le TER est venu pour faciliter le déplacement de la population de la ville de Dakar qui constitue le centre des affaires reliant la banlieue jouant un rôle de dortoirs pour les passagers.

Le TER présente de multiples avantages pour les usagers car il leurs permet de gagner environ 3 heures de temps, ensuite de faire des économies pouvant aller jusqu'à 60 000f par mois pour certains et bénéficie aussi d'un confort, en dehors de ces avantages qu'on a cités ci-dessus on peut également noter son aspect social et la disponibilité des conditions de travail, raison pour laquelle on a constaté aussi que les principaux utilisateurs du TER sont les commerçants du fait de leur activité demande beaucoup plus de temps.

Cette étude nous a montré aussi que la majorité des usagers sont très satisfait du TER avec un taux de 60,9% et trouve que les prix appliqués dans les trois zones sont abordables par rapport aux autres moyens de transport qu'ils avaient l'habitude de prendre.

La question qu'on se pose est : L'Etat devrait-il pas prolongé le trajet du TER jusqu'à la sous-région ?

BIBLIOGRAPHIE

Ouvrages :

Omar Bounkhatab Sylla. Le Transport de masse au Sénégal : Cas du Train Express Régional. [Intitulé l'harmattan du Sénégal]

Mémoires :

Analyse de l'effet de la covid-19 dans l'offre de transport public urbain de voyageurs de Dakar en 2020.Cas de DAKAR DEM DIKK.

Article :

Kandé, Cheikh Tidiane. Rentabilité du TER : la réponse « économique » de Pape Malik Ndour à Khadim Bamba Diagne. Le 02/05/2022 à 18 :11

GUEYE, Malick Wade. La rentabilité du TER n'est pas matériellement pertinente, elle est socialement efficace pour les Sénégalais. Le 04/0 5/2022

By Ibrahima. Le système de transport dans la région de Dakar- Sénégal : contraintes et perspectives. Le 03/07/2018. Général

Webographie

EGLEME, J., PHILIPPS, A. et RAULET, C., Analyse comptable et financière, éd. Dunod, Paris, 2000, [consulté le 02/06/2022 à 15 heures 20 minutes], Disponible sur :

P159https://www.memoireonline.com/01/14/8579/m_Problematique-de-la-rentabilite-au-sein-d-une-entreprise11.html.

(Deppacens, 1990 cités par Makelele, 2014) [consulté le 02/06/2022 à 17 heures 05 minutes], Disponible sur :

https://www.africmemoire.com/part.3-chap-i-revue-de-la-litterature-1078.html.

https://fr.wikipedia.org/wiki/Rentabilit%C3%A9 . Consulté le 04/06/2022 à 13 heures 15 minutes

https://granddebat.fr/projects/la-fiscalite-et-les-depenses-publiques/collect/participez-a-la-recherche-collective-de-solutions-2/proposals/la-rentabilite-sociale-changer-de-cap-social-et-placer-lhomme-au-coeur-de-la-societe#:~:text=La%20RENTABILITE%20SOCIALE%20est%20un,(Chiffre%20d'Affaire). [Consulté le 04/06/2022 à 18 heures 00]

https://www.bassetti-group.com/optimiser-la-rentabilite-de-son-organisation-grace-a-une-bonne-gestion-des-donnees-materiaux-2/#:~:text=Aujourd'hui%2C%20une%20entreprise%20rentable,les%20co%C3%BBts%20d'une%20organisation.[Consulté le 05/06/2022 à 09 heures 00 minute]

https://fr.wikipedia.org/wiki/Train_express_r%C3%A9gional_Dakar-AIBD. [Consulté le 26/05/2022 à 12 heures 30 minutes]

https://investinsenegal.com/grands_travaux/train-express-regional/. [Consulté le 26/05/2022 à 13 heures 15 minutes]

https://www.sudquotidien.sn/carnet-de-bord-ter-des-usagers-entre-satisfaction-et-inquietude-des-surcharges/. [Consulté le 27/05/2022 à 15 heures 20 minutes]

https://www.presidence.sn/actualites/quel-est-limpact-du-ter-sur-leconomie-du-pays-_1821. [Consulté le 27/05/2022 à 15 heures 45 minutes]

ANNEXES

ANNEXE 1

Questionnaire sur la rentabilité des usagers du ter.

1	Quel est votre sexe	Homme ; Femme ;
2	Quel est votre âge	Moins de 18 ans ; De 18 à 23 ans ; De 24 à 29 ans ; De 29 à 34 ans ; De 35 à 40 ans ; Plus de 40ans ;
3	Quel est votre catégorie socio professionnel	Etudiant(e) ; Commerçant(e) ; Enseignant(e) ; Menuisier ; Maçon ; Autre ;
4	Pourquoi prenez-vous le Ter ?	Confort ; Gain de temps ; Sécurité ;
5	Quel est votre degré de satisfaction ?	Moins satisfait ; Pas du tout satisfait ; Moyennement satisfait ; Très satisfait ;
6	Quelle économie faites-vous en utilisant le Ter ?	500 à 1000f ; 1000 à 2000f ; 2000 à 5000f ; 5000 à 10000f ; Pas d'économie ;
7	Combien de temps gagnez-vous en utilisant le Ter ?	1 heure ; 2 heures ; 3 heures ; 4 heures ;
8	Le Ter est-il confortable ?	OUI ; NON ;
9	Votre pouvoir d'achat vous permet-il de recourir aux services du Ter ?	OUI ; NON ;
10	Quels sont les autres facteurs qui rendent le Ter attractive ?	L'aspect Social ; Mode de vie ; Disponibilité des conditions de travail ;
11	Trouvez-vous que les prix appliqués dans la zone 1 par le Ter abordable par rapport aux autres moyens de transport (Dakar DEM Dikk, Taxi commun, Bus, Autre	OUI ; NON ;
12	Trouvez-vous que les prix appliqués dans la zone 2 par le Ter abordable par rapport aux autres moyens	OUI ; NON ;

	de transport (Dakar Dem Dikk, Taxi commun, Bus, Autre	
13	Trouvez-vous que les prix appliqués dans la zone 3 par le Ter abordable par rapport aux autres moyens de transport (Dakar Dem Dikk, Taxi commun, Bus, Autre ?	OUI ; NON ;
14	Combien de fois utilisez-vous le Ter ?	Chaque jour ; Chaque semaine ; Chaque mois ; Parfois ;

ANNEXE 2



ANNEX 3



ANNEXE 4



TABLE DES MATIERES

DEDICACE i
REMERCIEMENTS ii
SIGLES ET ABREVIATIONS v
INTRODUCTION 1
PREMIER PARTIE : CADRE THEORIQUE ET REVUE DE LITTERATURE 3
CHAPITRE 1 : CADRE THEORIQUE 4
1.1. Contexte et problématique 4
1.1.1 Contexte 4
1.1.2. Problématique et questions de recherche 4
1.2. Objectifs et hypothèses 7
1.2.1. Objectifs de recherches 7
1.2.2. Hypothèses : 8
CHAPITRE 2 : REVUE DE LITTERATURE ET CADRE CONCEPTUEL 9
2.1 Cadre conceptuel 9
2.1.1 TER 9
2.1.2 La rentabilité 14
PARTIE 2 : CADRES METHODOLOGIQUE ET ANALYTIQUE 23
CHAPITRE 1 : METHODOLOGIE 24
1.1. Présentation du domaine de l'étude 24
1.1.1 Environnement de l'étude 24
A) contraintes de la mobilité urbaine : 25
B) Les mesures prises par les autorités : 27
1.1.2 Cadre organisationnel 28
1.2. Techniques de recherche 33
1.2.1 Recueil des données 33
1.2.2 Méthode d'analyse des données 35
CHAPITRE 2 : CADRE ANALYTIQUE 37
2.1. Résultats et commentaires 37
2.1.1 Description de notre échantillon 37
2.1.2. Analyse des informations collectées 37
2.1.3. Répartition de l'échantillon par sexe 37

2.2 : Vérification des hypothèses et implications économiques ou managériales 46
2.2.1 Vérification des hypothèses 46
2.2.2 Implications économiques ou managériales 47
CONCLUSION GENERALE 48
BIBLIOGRAPHIE vii
ANNEXES ix
TABLE DES MATIERES xiii